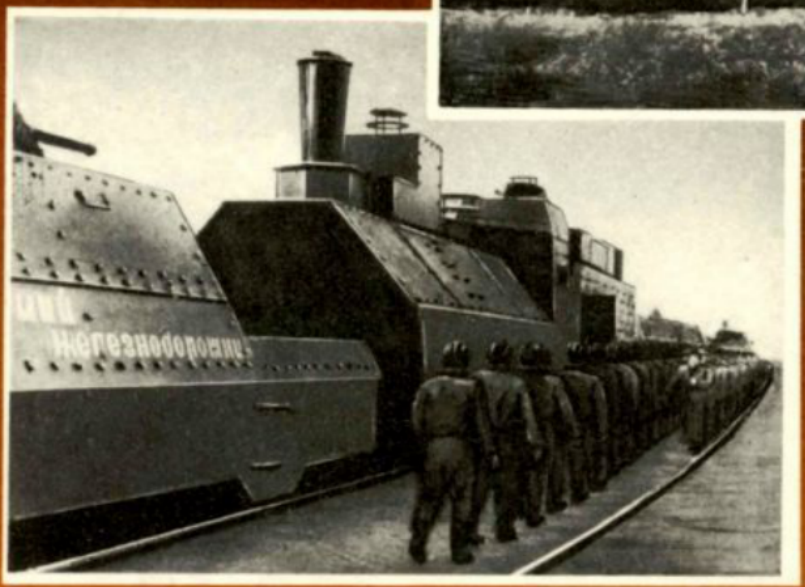
БРОНЕПОЕЗДА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945

А.В.ЕФИМЬЕВ
А.Н.МАНЖОСОВ
П.Ф.СИДОРОВ



БРОНЕПОЕЗДА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга посвящена тесному сотрудничеству воинов Красной, Армии и советских железнодорожников в годы Великой Отечественной войны. Рассказано о строительстве броневых поездов на прифронтовых железнодорожных узлах, в цехах заводов Наркомата путей сообщения. Приводятся многочисленные примеры мужества и героизма добровольцев-железнодорожников, сражавшихся на бронепоездах в дни обороны Ленинграда, Одессы, Киева, Севастополя, в битвах под Москвой, Сталинградом, при освобождении стран Восточной Европы.

- Александр Ефимьев
  -
  - Слово к читателю
  - Предисловие
  - Сухопутные броненосцы
  - На фронтах гражданской
  - Бронепоезда повышают боеспособность
  - В первые дни Великой Отечественной
  - Бои на Полесье
  - «Ты увидел бой, Днепр, отец-река…»
  - Бронепоезд «Маршал Буденный»
  - «Красавица Одесса под вражеским огнем…»
  - Они сражались за Харьков
  - На дальних подступах к столице
  - В степях под Ростовом
  - Оборона Крыма
  - У стен древнего Курска
  - На подступах к Воронежу
  - Бронепоезда защищают столицу
  - На фронте под Ельцом
  - В боях за Мармыжи
  - Поезда одеваются в броню
  - Южнее Москвы
  - На Воронежском направлении
  - Герои были простыми смертными
  - Битва за Северный Кавказ
  - Сталинградский перелом
  - Оборона Ленинграда
  - Севернее Ленинграда — в Карелии
  - Стратегический треугольник

- На огненной дуге
- Это было в Ковеле
- На запад — к Балтийскому морю
- За рубежом
- На Дальнем Востоке
- В годы мирного труда
- На встречах ветеранов
- Заключение
- Награжденные бронепоезда
- Список литературы

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31

Александр Ефимьев
Александр Манжосов
Петр Сидоров
Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945

А.В.ЕФИМЬЕВ
А.Н.МАНЖОСОВ
П.Ф.СИДОРОВ

БРОНЕ-ПОЕЗДА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945

МОСКВА "ТРАНСПОРТ" 1992

Слово к читателю

Давно отгремели последние бои на фронтах Великой Отечественной войны, самой жестокой и кровопролитной из всех войн, которые знало человечество. Наш народ принял на себя главный удар военной машины гитлеровского фашизма, выстоял, и вышел победителем в смертельной схватке с врагом, рвавшимся к мировому господству. Эта историческая победа — результат героических усилий миллионов солдат и офицеров Красной Армии, народных ополченцев, партизан, тружеников тыла.

В этом немалая заслуга и советских железнодорожников. Более 500 бронепоездов — стальных крепостей на колесах — действовали на фронтовых магистралях. Из них 230 зенитных, защищавших небо над станциями, разъездами, перегонами от налетов вражеской авиации.

С первых дней войны начали создавать это грозное оружие на собственные средства рабочие и служащие Одесской, Юго-Западной, Южной, Северной, имени Ф. Э. Дзержинского и других железных дорог — в паровозных цехах и вагонных депо, на ремонтных заводах Наркомата путей сообщения (НКПС). Бронепоезда, построенные на личные сбережения железнодорожников, имели на своих бортах надписи, отражавшие чувства и адреса их строителей, имена любимых народных героев: «За Родину!», «Смерть фашизму!», «На разгром врага!», «Южноуральский железнодорожник», «Советская Армения», «Балтиец», «Гуляк», «Александр Невский», «Михаил Кутузов», «Салават Юлаев», «Козьма Минин», «Илья Муромец», «Василий Чапаев» и другие. По семь бронепоездов подарили фронту железнодорожники Северной и Омской железных дорог, восемь — рабочие депо Тихорецкая, Тимашевская, Новороссийск Северо-Кавказской дороги. Более двадцати боевых поездов были переданы действующей армии тружениками Московского железнодорожного узла.

Средства для строительства бронепоездов собирали не только рабочие-железнодорожники, но и члены их семей. Жители Коломны собрали на бронепоезд «Коломенский рабочий» 1157973 рубля. Комсомольцы паровозного депо Всполье (ныне Ярославль-Главный) Северной дороги начали сбор средств на создание бронепоезда. Этот почин активно поддержала многотысячная ярославская комсомольская организация, и к 19 января 1942 года на счету патриотов было 1 219 945 рублей. Более 9 миллионов рублей передали на строительство бронепоездов молодые железнодорожники Дальнего Востока. Отличившись в создании

боевых машин, комсомольцы стали формировать и свои экипажи для них.

Гвардейцами трудового фронта называли строителей бронепоездов. Часто под бомбежками и обстрелами в цехах прифронтовых депо ремонтировали они бронепоезда, прибывшие с передовой линии фронта. На Московском железнодорожном узле были построены мощные бронепоезда, получившие символические наименования: «Советский железнодорожник», «Московский железнодорожник», «Московский метрополитен». На сооружение их работники центрального аппарата Наркомата путей сообщения передали более миллиона, а труженики Западной железной дороги — свыше 1,5 миллиона рублей и почти 200 тысяч облигаций государственных займов. Работники Московского метрополитена на создание своего бронепоезда собрали свыше 700 тысяч рублей.

Бронепоезда участвовали практически во всех фронтовых операциях Великой Отечественной войны, отважно защищали железнодорожные узлы, прикрывали сосредоточение и развертывание советских войск, отличались смелыми, внезапными налетами на позиции врага.

В формирующиеся экипажи уходили стахановцы 30–40-х годов — машинисты, их помощники, кочегары, главные и старшие кондукторы, поездные вагонные мастера, связисты, путевые рабочие. Рядом с артиллеристами, зенитчиками, пулеметчиками суровую боевую вахту несли железнодорожники-добровольцы в черных шинелях.

Книга, рекомендуемая массовому читателю, отражает события, уже ставшие достоянием истории. Авторы достоверно описывают многочисленные примеры мужества и героизма, проявленные личным составом броневых экипажей. Тем самым запечатлено грозное дыхание того времени. Читая насыщенные драматизмом главы, чувствуешь, что такое прикосновение к прошлому особенно важно сегодня. Ведь отсюда идет уважение к ветеранам, людям, испытавшим все тяготы войны. Мы должны быть глубоко благодарны им за их ратный подвиг.

Память — общечеловеческая потребность. Она живет не только на страницах книг, в лентах кинофильмов, но и в земных делах сегодняшнего дня. Ибо несет она неиссякаемый заряд оптимизма и сил, необходимый для успешной перестройки нынешнего общества. Более высокого долга, чем память о героических делах тех, кто спас Отечество и его святыни, у нас попросту нет.

Н. С. Конарев, министр путей сообщения СССР.

15 января 1991 года

Предисловие

На смотровую площадку военной техники Центрального музея Вооруженных Сил в Москве в мае 1965 года на вечную стоянку был установлен прославленный бронепоезд «Красновосточник». Построен он летом 1917 года в Кизыл-Арватских главных железнодорожных мастерских Среднеазиатской дороги, прошел по многим фронтам гражданской войны, сражался с петлюровцами на Украине, с басмачами в Средней Азии. Там и дали ему название «Красновосточник». В годы Великой Отечественной войны бронепоезд участвовал в боях с гитлеровцами на Южном фронте. В 1942 году он был переоборудован рабочими паровозного депо Москва-Пассажирская-Курская железной дороги имени Ф. Э. Дзержинского.

«Красновосточник» стал первым в нашей стране памятником героическим экипажам броневых крепостей на колесах, сражавшихся на фронтах гражданской и Великой Отечественной войн.

Поблескивают рельсы на последней стоянке бронепоезда. Но не пылает жаркое пламя в топке его бронепаровоза Ов-5067. Не застыли у орудийных прицелов, пулеметных амбразур бойцы в напряженном ожидании команды «Огонь!». И все-таки, глядя на клепаные стальные листы, укрывающие бронеплощадки, на торчащие стволы орудий и пулеметов, кажется, что вот-вот разорвет тишину паровозный гудок, и бронепоезд, окутанный клубами дыма и пара, уйдет с запасного пути на боевое задание.

Нет, не состоится этот последний «яростный поход». Бронепоезд в Москве — это только символ героического, неповторимого времени. Пусть на железных дорогах закончился век паровозной тяги, отстучали давно на стыках колеса стальных крепостей. Но в памяти сердца мы держим все славное, что совершили их экипажи. Их боевые дела — частица нашей истории, нашей ратной доблести.

О боевых заслугах экипажей бронепоездов в Великой Отечественной войне напоминают установленные на вечную стоянку бронепаровозы Ок-139 в Нижнем Новгороде, Ов-3345 в Муроме, водившие бронепоезда № 659 «Козьма Минин» и № 702 «Илья Муромец» в составе 31-го отдельного особого Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского дивизиона бронепоездов. В Севастополе на площади В. Д. Ревякина на пьедестале стоит паровоз Эл-2500 с надписью на тендере «Смерть фашистам!». В период героической обороны города в 1941–1942

годах он водил бронепоезд «Железняков», построенный рабочими Севастопольского морского завода. В локомотивном депо Волгоград-I Приволжской железной дороги бережно сохраняется паровоз Ов-5109, ходивший под броней в дни гражданской и Великой Отечественной войн.

Возможно, кто-нибудь спросит: «Отчего это вдруг заговорили о бронепоездах? Мало ли славных дел в войну было? Да и сама техника сейчас ушла далеко вперед…».

Мы не собираемся преуменьшить боевые заслуги героев — летчиков, танкистов, саперов, моряков. Не будем утверждать также, что только бронепоезда решили исход грандиозных сражений Великой Отечественной войны. Но подвиги экипажей бронепоездов достойны того, чтобы о них была создана книга. Мы обязаны вспомнить их славную историю, отдать сыновнюю дань уважения мужественным людям, сражавшимся в стальных корпусах сухопутных броненосцев.

Нам не удалось рассказать о боевом пути всех бронепоездов: не сохранилось достаточного количества документов военных лет, свидетельств очевидцев. В ряде мест указаны только фамилии командиров и бойцов бронепоездов без инициалов. Это не небрежность. В архивных военных документах они обозначены именно так. Живые участники тех далеких событий помнят часто только фамилии однополчан и не могут указать их имен и отчеств. Человеческая память спустя полвека бывает плохим помощником.

При работе над книгой нам помогали старые работники МПС, ветераны бронетанковых войск, журналисты, красные следопыты.

Хочется надеяться, что эта книга, которая не исчерпывает сведений о боевых действиях бронепоездов в годы Великой Отечественной войны, поможет вернуть народной памяти по праву принадлежащие ей имена героев.

Авторы

Сухопутные броненосцы

Бронепоезд — это железнодорожный состав с артиллерийским и пулеметным вооружением, укрытый броней. Предназначен он для боевой поддержки пехоты и других родов войск, а также для ведения самостоятельных боевых действий в полосе железной дороги.

Бронепоезда возникли от удачного соединения подвижного состава и артиллерии. Еще в период гражданской войны Севера и Юга США в июне 1862 года была использована 32-фунтовая пушка, установленная на четырехосную платформу. Это «железное чудище» неожиданно нанесло огромные потери в стане южан, располагавшихся лагерем у железной дороги.

Чуть позже в Европе во время франко-прусской войны зимой 1871 года прусские войска тоже применили железнодорожную артиллерию. Велась осада Парижа, и одному прусскому офицеру пришла в голову мысль установить несколько пушек на железнодорожную платформу. Такая батарея, передвигаясь, могла обстреливать город и его укрепления не с одного места, а с разных сторон. Потом появились одетые в броню вагоны, но их уже изобрели французы.

Железнодорожная артиллерия широко использовалась в англобурской войне. Англичане для вооружения целиком бронированных поездов применяли 76-миллиметровые пушки. Орудия более крупного калибра (150– и даже 200-миллиметровые), учитывая их массу, устанавливались обычно в головном или хвостовом вагоне.

В первую мировую войну позиционный характер ведения боев позволил применять бронепоезда в качестве средств передвижения тяжелой и сверхтяжелой артиллерии. Это давало возможность быстро сосредоточивать огневую мощь на каком-либо важном объекте, устранять сложность в снабжении подобного рода орудий боепитанием. Артиллерия, передвигаясь по железной дороге, была мобильной, могла неожиданно появляться в расположении противника, молниеносно наносить удары по его живой силе и технике, а также оперативно уходить от ответного огня.

На Путиловском заводе в годы первой мировой войны были построены первые русские бронепоезда. В 1915 году инженерами был разработан тип бронепоезда для русской армии. Он состоял из бронированного паровоза, двух бронеплощадок с мощными гаубицами и двух-трех платформ, именуемых контрольными. Двигаясь впереди состава, они как бы «контролировали»

состояние пути, прежде чем по нему пройдут бронеплощадки и бронепаровоз. На них размещались рельсы, шпалы, костыли и другое железнодорожное имущество для ремонта полотна.

К середине 1917 года на вооружении русской армии состояло 7 бронепоездов.

В Германии наибольшее распространение получили бронированные железнодорожные транспортеры, вооруженные дальнобойными орудиями. Бронепоезда-транспортеры, оснащенные 210–305-миллиметровыми пушками, предназначались для осады крепостей, а вооруженные 240–380-миллиметровыми орудиями — для обстрела особо важных целей в тылу противника. Все германские бронепоезда-транспортеры имели укрытые броней паровозы, были снабжены прожекторами, аэростатами.

Широкое применение в нашей стране бронепоезда получили в годы гражданской войны и иностранной военной интервенции.

Промышленность Советской России за 1918–1920 годы изготовила 68 бронепоездов и 102 бронеплощадки. Но начинать приходилось буквально с нуля. Техническое состояние унаследованных от царской армии бронепоездов было крайне низким, да и количество их оставалось недостаточным. Много бронепоездной техники оказалось у противника. В разные периоды гражданской войны в армиях Колчака, Деникина, Юденича, Врангеля действовало против частей Красной Армии от 47 до 79 бронепоездов. Однако за счет строительства новых, модернизации старых, восстановления добытых в боях трофейных бронепоездов Красной Армии удалось к октябрю 1920 года довести их число до 103 боевых единиц.

Первые бронепоезда Советской республики представляли собой пульмановские вагоны, защищенные мешками с песком, шпалами, котельным железом. В то время можно было нередко встретить бронепоезда, состоящие из пяти-шести площадок с 76–, 107– и даже 152-миллиметровыми орудиями, с пулеметами различных систем.

Примерно с марта 1919 года бронепоезда уже начали делить по калибру стволов на легкие и тяжелые. А с августа 1920 года их стали определять еще и по назначению: полевые ударные — тип «А» (со 76-миллиметровыми орудиями), огневой поддержки — тип «Б» (со 107– или 152-миллиметровыми орудиями) и тип «В» (со 152– или 203-миллиметровыми орудиями). Легкие ударные бронепоезда применялись для борьбы с открыто расположенной живой силой и пулеметами противника, для огневой поддержки войск и ведения самостоятельных боевых действий; тяжелые бронепоезда (одна площадка с двумя 76-миллиметровыми

орудиями, другая со 107– или 152-миллиметровыми орудиями) — для огневой поддержки войск, а также для поддержки легких и ударных поездов.

Все типы бронепоездов, кроме типа «В», находились, как правило, в распоряжении командующего фронтом, а тип «В» — в резерве Главного командования.

На фронтах гражданской

В условиях гражданской войны, носившей маневренный характер, особенно острая борьба велась за железнодорожные узлы и магистрали. Это открывало для бронепоездов широкое поле деятельности.

Рабочие заводов, железнодорожники депо и мастерских начали массовое строительство и вооружение бронепоездов. Из членов трудовых коллективов формировались и боевые экипажи.

Так начинали боевую деятельность бронепоезда, построенные рабочими Петрограда и Брянска, шахтерами Горловки и Луганска, железнодорожниками Екатеринослава и Харькова.

Машиностроительный завод в Бежице — один из зачинателей строительства советских бронепоездов. Весной 1918 года из ворот завода отправился на Восточный фронт «Бронепоезд № 1 Брянского Совдепа». Он сражался с белочехами под Самарой и Симбирском, с колчаковцами под Пермью. В 1919 году он был переоборудован и назван «Роза Люксембург». Брянские бронепоезда «Степан Разин», «Заря», «Красное знамя», «Ленин», «Смерть Деникину», «Победа» отважно бились с деникинцами на Южном фронте.

Несмотря на нехватку материалов, топлива, хлеба, рабочие Брянского завода трудились героически. С августа 1919 года по ноябрь 1920 года они отремонтировали 243 бронепоезда; некоторые из них по три-четыре раза.

В годы гражданской войны часто применялись массированные удары бронепоездов. Так, в контрнаступлении под Петроградом в октябре 1919 года командование 7-й армии задействовало шесть бронепоездов. Среди них № 6 «Имени товарища Ленина», № 38 «1-й Черноморский», № 44 «Имени Володарского», № 45 «Имени III Интернационала», № 89 «Имени Л. Д. Троцкого». Осенью 1919 года в подчинении командования Южного фронта находилось 53 бронепоезда.

Экипажи красных бронепоездов несли в боях значительные потери. Но у противника их было не меньше. В ходе наступательной Орловско-Курской операции (октябрь-ноябрь 1919 года) на железнодорожных участках под Орлом, Воронежем, Курском красноармейцы захватили 10 из 19 деникинских бронепоездов, причем все они были в технически исправном состоянии. В ходе сражения севернее Бахмута (декабрь 1919 года) трофеями бронепоездных частей Красной Армии стали пять бронепоездов ударной группы Добровольческой армии. А в Северо-Кавказской операции 1920 года число таких трофеев

увеличилось до 23.

При ликвидации десанта врангелевской армии в Северной Таврии войска Южного фронта располагали 17 бронепоездами, действовавшими против 19 врангелевских. Венцом боевых действий красных бронепоездов стали боевые операции на Польском фронте. Армии Западного фронта поддерживали 15 советских бронепоездов. «В последних боях на всем фронте, — гласил приказ по 3-й Польской армии, — самым серьезным и ужасным противником являются неприятельские бронепоезда, которые очень хорошо оборудованы, действуют разительно, смело и решительно, обладают серьезной силой и являются очень серьезным средством борьбы противника. Для победы над неприятельскими бронепоездами пехота наша бессильна»[1].

В сражениях гражданской войны выросли опытные командиры бронепоездных частей Ф. Н. Алябьев, С. М. Лепетенко, А. В. Полупанов, П. Т. Чаплыгин, М. Г. Ефремов, командовавшие боевыми группами крепостей на колесах под Царицыным, на Южном фронте, в боях за Баку, Старую Бухару.

В рядах Красной Армии на командных должностях в бронепоездных частях свою службу начинали выдающиеся полководцы Великой Отечественной — дважды Герой Советского Союза Маршал Советского Союза И. С. Конев (комиссар бронепоезда № 102), начальник Главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-полковник Я. Н. Федоренко (командир бронепоезда № 4), командующий 33-й армией генерал-лейтенант М. Г. Ефремов (командир группы бронепоездов 11-й армии Кавказского фронта).

Внезапно и стремительно атаковали противника бронепоезда. Удары их были сокрушительными. Где бы ни появлялись, они сеяли в стане врага страх и панику.

«Никогда никаких отговорок, никаких жалоб на усталость, на недостаток продовольствия не было от вас. Получив боевой приказ, вы, как львы, бросались на врага, показывая силу и величие бойцов революции… С такими защитниками новой России не страшны никакие враги…» — говорил комбриг И. В. Панасов бойцам бронепоезда № 17 «Смерть или Победа!».

В борьбе за власть Советов молодые жизни отдали командиры А. Г. Железняков (бронепоезд «Имени командарма Н. А. Худякова»), Л. Г. Мокиевская (бронепоезд «Власть Советам»), В. А. Пролыгин (бронепоезд «Имени В. И. Ленина»).

Известный советский писатель Всеволод Вишневский, вспоминая о днях гражданской войны, писал: «Мы были назначены на бронепоезд Первой конной армии № 56 «Коммунар»… Движение на Юг развертывалось по гигантской

дуге от Волги до Днепра. Революция собрала здесь все лучшее. В памяти царицынские, сормовские, брянские бронепоезда…

Наш «Коммунар», «Красный кавалерист», «Железнодорожник» — с головы до ног одетые в черную кожу машинисты, слесари, матросы… Все эти люди, от командира до рядового добровольца, были воплощением пролетарского гения, широко развернутых плеч и поднятых в удар рук…».[2]

Навсегда в народной памяти сохранятся подвиги экипажей бронепоездов № 10 «Роза Люксембург» под командованием В. М. Токарева, № 19 «Доброволец» (командир Д. К. Емельянов), № 38 «1-й Черноморский» (командир В. Н. Жуков), № 59 «Имени Я. Свердлова» (командир Н. П. Вишневецкий), № 98 «Советская Россия» (командир П. М. Бойко), № 8 «Имени Ф. Ф. Раскольникова» (командир К. Б. Калиновский), № 85 (командир А. С. Коренков), № 152 «Молния» (командир Р. С. Кукулдава).

Бронепоезд № 98 «Советская Россия» в годы гражданской войны.

Личный состав бронепоездов подбирался из добровольцев, преданных Советской власти. Подготовка красноармейцев и младших командиров проводилась в Москве в депо формирования бронепоездов, которое с 1920 года было преобразовано в запасную бригаду по формированию бронепоездов.

В годы войны в оперативном и боевом отношении управление бронепоездами возлагалось на Оперативный отдел Наркомвоенмора, Полевой штаб РВСР, полевые управления фронтов, армий.

Организационное и техническое руководство бронепоездами

осуществлял Центральный совет бронетанковых частей (Центробронь), а с января 1919 года — Главное броневое управление. В мае 1921 года все функции руководства бронепоездами были переданы вновь учрежденному Управлению начальника броневых сил РККА и его органам в военных округах, на фронтах, в армиях.

По окончании гражданской войны бронепоезда были переподчинены Главному артиллерийскому управлению и потеряли свою организационную самостоятельность, перейдя на положение артиллерии на железнодорожном ходу.

С 1924 года оставшиеся бронепоезда были сведены в дивизионы, состоявшие из двух легких и одного тяжелого бронепоезда.

Бронепоезда повышают боеспособность

В 1925 году на вооружении Красной Армии было 10 дивизионов бронепоездов. Располагались они вблизи западной границы (1-й Краснознаменный дивизион Киевского военного округа, 4-й и 8-й отдельные дивизионы Белорусского военного округа), на Кавказе (7-й дивизион в пригороде Тбилиси — Навтлуги), в Средней Азии (10-й отдельный дивизион), на Дальнем Востоке (9-й дивизион).

Брянский завод «Красный Профинтерн» по-прежнему был основной базой строительства бронепоездов и броневых площадок. С 1932 года здесь изготавливали и мотоброневагоны (МБВ-1). Ветеран бронепоездных частей Советской Армии Михаил Порфирьевич Гочкало вспоминал: «Перед Великой Отечественной войной в Брянске располагался 1-й учебный полк бронепоездов имени Ф. Н. Алябьева. Брянцами был накоплен опыт не только постройки, но и обслуживания броневых машин. На консервации здесь стояло 12 бронепоездов, сражавшихся на фронтах гражданской войны, среди них «Клим Ворошилов», «Матрос Железняк» и другие. По традиции работники завода «Красный Профинтерн» проходили воинскую службу в Алябьевском полку бронепоездов…».

В 1928 году на коллегии ОГПУ было решено иметь на вооружении внутренних войск бронепоезда и поставлен вопрос о создании при школе Транспортного управления ОГПУ бронепоездного подразделения для обучения артиллеристов, пулеметчиков, связистов и других специалистов бронепоездной службы. Летом 1928 года Управление бронетанковых войск РККА передало войскам ОГПУ первый бронепоезд, бронеавтомобиль, бронедрезину. Бронепоезду вскоре было присвоено наименование «Феликс Дзержинский». Был создан специальный бронедивизион, базировавшийся у Белорусского вокзала столицы. Им командовал П. В. Шустинский, а с 1930 года — И. В. Пылаев.

В 1936 году материальная часть этого бронедивизиона была передана внутренним войскам НКВД. К началу Великой Отечественной войны число бронепоездных подразделений в этих войсках достигло пятидесяти. Выделенные в отдельные части, они носили нумерацию тех полков НКВД, в которых находились.

Осенью 1939 года бронепоезда 4-го и 8-го дивизионов участвовали в поддержке частей Красной Армии, вступивших на территорию Западной Белоруссии.

В Советско-финляндской войне 1939–1940 годов участвовали бронепоезда № 16 (командир — капитан Хлюпин) и № 21 (командир — старший лейтенант Тюльков) 8-го дивизиона. Их орудия ежедневно наносили удары по железобетонным укреплениям линии Маннергейма, считавшейся, по оценке военных специалистов Европы, неприступной. 15 бойцов 8-го дивизиона были награждены орденами и медалями. Командир дивизиона майор Г. Л. Карасик получил орден Красного Знамени. 7 апреля 1940 года за героизм, проявленный в боях под Выборгом, этим же орденом был награжден командир бронепоезда 51-го полка НКВД капитан Я. С. Грушелевский.[3]

Материальная часть бронепоездов после гражданской войны совершенствовалась и состояла из паровоза, покрытого броней, двух — четырех бронеплощадок, площадок противовоздушной обороны (ПВО) и четырех (реже двух) контрольных платформ.

Бронепаровоз, на тендере которого сооружалась командирская рубка, образно говоря, являлся сердцем «крепости». Как средство тяги он использовался только в боевых и учебных целях. Во время длительных переездов и на маневрах применялся обычный небронированный паровоз — «черный», по прозвищу железнодорожников.

Как и в гражданскую войну, в абсолютном большинстве своем это были машины серии О различных модификаций (Ов, Од, Ок, Ои). Невысокие, с виду маломощные, они оказались идеальными в боевых условиях.

Паровозы серии Ов («овечки») были созданы еще в 1890 году по проекту начальника технического отдела службы тяги Владикавказской железной дороги В. И. Лопушинского. Это были паровозы типа 0–4–0 с машиной двукратного расширения пара, общей массой 52,5 тонны. Паровоз серии О имел конструкционную скорость 50 километров в час и мог водить поезда массой до 730 тонн. В 90-е годы XIX века — 20-е годы XX века машины серии О были основными грузовыми паровозами и эксплуатировались на всех дорогах.

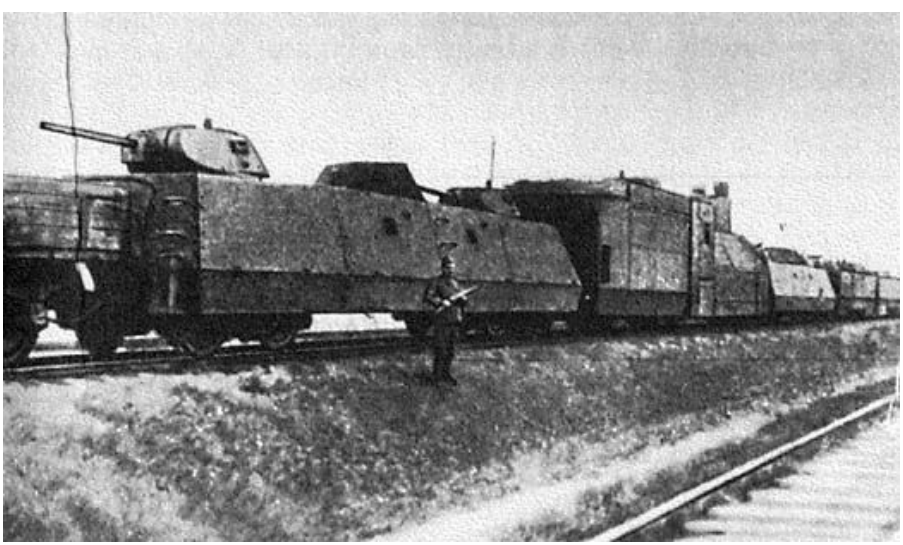
Бронеплощадка как основа бронепоезда представляла собой усиленную четырехосную или двухосную железнодорожную платформу (реже металлический пульмановский вагон), имевшую стальной корпус с одной или двумя орудийными башнями. Состояла она из верхней части — кузова, закрытого, как правило, 20–25-миллиметровой броней сверху и 45-миллиметровой броней с боков, а также нижней части — рамы с ходовыми частями (тележками), рессорами, упряжными и буферными устройствами. Орудийная башня крепилась на металлическом каркасе внутри бронеплощадки. Позднее на бронепоездах «Смерть немецким

оккупантам!» (депо имени Ильича), «Козьма Минин», «Илья Муромец», «Московский железнодорожник» устанавливали башни от танков Т-34. Башня вращалась на 360 градусов, что позволяло артиллеристам вести круговой обстрел. Для входа в башню и подачи в нее снарядов в броне были сделаны двери, а под ними — запасные люки. Верхняя часть башни имела вырез-амбразуру для пушки и окно для пулемета. Позднее для оборудования бронепоездов стали применять танковые телескопические прицелы.

В первые месяцы Великой Отечественной войны чаще встречались однобашенные четырехплощадочные бронепоезда, построенные в Брянске. Эти мощные боевые машины с отвесными бортами, высокими и прямыми клепаными башнями имели высоту пульмановского вагона. На их вооружении обычно были четыре 76-миллиметровых короткоствольных орудия образца 1902 или 1927/1932 годов, восемь станковых пулеметов систем «максим», «ДТ» («Дегтярев танковый»), бельгийский «браунинг». Станковые пулеметы устанавливались в специальных амбразурах, по два на каждой стороне бронеплощадки. Дальность стрельбы из орудий бронепоездов составляла 6–8 километров.

Но, как показали в дальнейшем бои 1941–1942 годов, брянские бронепоезда с такими площадками оказались легкоуязвимыми.

Новое слово в сооружении броневой техники зимой 1941 года сказали строители Горького и Мурома, создавшие бронепоезда «Козьма Минин» и «Илья Муромец». Приземистые, обтекаемой формы, вооруженные мощной броней бронеплощадки являлись техническим новшеством среди крепостей на колесах.



Бронепоезд № 659 «Козьма Минин» перед отправкой на фронт.

В ходе боевых действий бронепаровоз ставился между броневыми площадками и обязательно тендером к противнику. Команда «Назад» означала практически движение вперед и выполнялась машинистом путем перевода реверса и открытия регулятора. Команда «Вперед» обозначала движение бронепоезда от линии фронта. По отношению к бронепаровозу правая и левая стороны именовались бортами — правым и левым.

К боевой части бронепоезда для хозяйственных и служебных целей присоединялись 6–20 товарных и классных вагонов, называемых базой. Они использовались для расположения командного состава дивизиона (вагон-штаб), хранения боеприпасов, запасов материально-технических средств. Кроме того, база имела еще вагон-кухню, вагон-мастерскую, вагон-клуб. При ведении боя база должна была размещаться в тылу на ближайшем железнодорожном перегоне.

Для тщательного наблюдения за исправностью железнодорожного пути использовались контрольные двухосные платформы.

Для обеспечения разведки и вспомогательных функций дивизионам бронепоездов придавались бронедрезины (БД-39), бронемашины (БА-20), грузовые машины (ГАЗ-АА).

Еще в ходе гражданской войны многим бронепоездам типа «Б» стали придаваться десантные отряды численностью до 320 человек. В августе 1920 года была издана Инструкция РВС РСФСР о применении десантных отрядов, согласно которой командир десантного отряда в ходе боевых действий всецело подчинялся командиру бронепоезда.

В дни Великой Отечественной войны для закрепления боевого успеха, вызванного внезапным появлением бронепоезда, наносящего кинжальный огонь по противнику, использовались также десантные роты. Большое мужество в боях проявили десантники особого бронепоезда № 2 «За Родину!» и бойцы десантно-минометной роты 31-го отдельного Горьковско-Варшавского дивизиона бронепоездов.

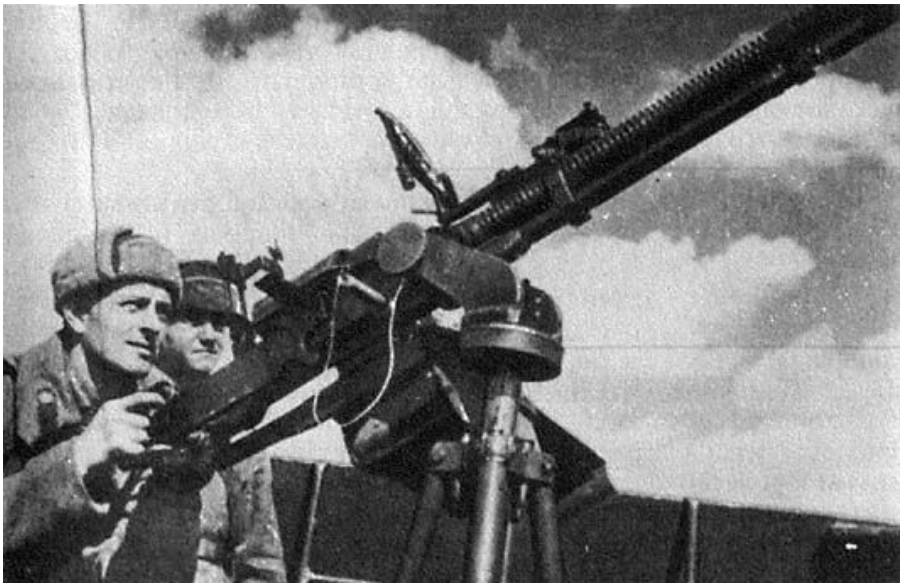
В первые месяцы Великой Отечественной войны каждый из бронепоездов в организационном отношении действовал самостоятельно. Но уже к октябрю 1941 года началось массовое объединение бронепоездов в отдельные дивизионы (ОДБП). В ноябре 1941 года по указанию Государственного Комитета Обороны (ГКО) было создано 40 новых дивизионов бронепоездов. Их материальная часть строилась в тыловых депо, на заводах НКПС, эвакуированных на Урал и в Сибирь.

ОДБП состоял, как правило, из двух бронепоездов, базы и управления. Каждый из броневых поездов, являясь тактической единицей бронепоездных частей, мог самостоятельно выполнять поставленные командованием боевые задачи. По штатам военного времени в ОДБП насчитывалось 270–290 человек офицерского, сержантского и рядового состава. Например, на 26 декабря 1942 года в составе 62-го ОДБП насчитывалось 279 человек, из них 33 офицера, 94 сержанта, 152 рядовых бойца. Численность личного состава могла увеличиваться за счет придания дивизиону постоянных десантных подразделений. Так, 31-й отдельный Горьковско-Варшавский дивизион с приданной десантно-минометной ротой насчитывал 335 человек.

По сравнению с гражданской войной значительно совершенствовалось и зенитное вооружение бронепоездов. Каждый бронепоезд имел по две зенитные бронеплощадки. В первые месяцы войны их основным вооружением были счетверенные пулеметные установки «максим». Но с 1942 года на бронепоезда стали поступать 25-миллиметровые зенитные орудия. Бронепоезда 31-го отдельного Горьковско-Варшавского и 62-го отдельного Новосокольнического дивизионов были вооружены 37-миллиметровыми полуавтоматическими зенитными пушками.

Обычно площадка ПВО представляла собой открытую коробку, обнесенную часто с боков стальными листами. При размещении дополнительных зенитных средств на контрольных платформах укладывались штабеля из шпал, защищавшие личный состав от осколков бомб и снарядов.

Бойцы бронепоездов самостоятельно усиливали бронепоездные средства ПВО. Как вспоминал командир бронеплощадки № 4 бронепоезда «Южноуральский железнодорожник» 38-го ОДБП В. Я. Куплевахский, бойцы по дороге на фронт снимали авиапушки с поврежденных самолетов ИЛ-2 и устанавливали на площадках. Это значительно уплотняло систему огня и позволяло бронепоезду вести десятичасовой бой, отражая налеты тридцати «юнкерсов» у станции Расховец. Уже из этого примера видно, что характер боевых действий на фронтах Великой Отечественной войны существенно влиял на изменение привычного вооружения бронепоездов.



Командир зенитного пулемета ДШК сержант П. Г. Смирнов и младший сержант Д. И. Вялых. Бронепоезд № 701 62-го отдельного дивизиона бронепоездов.

В четырех отдельных дивизионах — 31, 39, 57, 62-м — бронеплощадки были оборудованы легендарными «катюшами» — реактивными установками М-8. Впервые установки М-8–24 были использованы при вооружении бронепоездов № 659 «Козьма Минин» и № 702 «Илья Муромец»: в марте 1942 года этим бронепоездам были переданы две броневые площадки с установленными на них «катюшами» и зенитными орудиями.

В августе 1942 года в Москву прибыл личный состав 57-го и 62-го ОДБП, потерявших боевую технику в жестоких боях в районе Ворошиловграда и Воронежа. На станции Москва-Товарная-Горьковская командованию 62-го ОДБП были переданы бронепоезда № 653 «Мичуринец», построенный рабочими Мичуринского паровозоремонтного завода, и № 701 «Советская Армения», сооруженный в цехах депо Москва-Пассажирская-Октябрьская на средства трудящихся Армянской ССР. 12 августа в состав 62-го дивизиона передали две бронеплощадки, на которых были смонтированы четыре установки М-8. Реактивными установками М-13 были оборудованы также бронепоезда № 686 и 693 57-го ОДБП, перевооружавшиеся в Мытищах и Балашихе.

Сложность обучения личного состава взводов реактивных минометов заключалась в том, что не было никаких наставлений или учебных пособий по реактивному оружию, а записывать что-либо о нем строжайше запрещалось.

Командиры взводов реактивной артиллерии 31-го и 62-го

дивизионов младшие лейтенанты В. И. Кудесов, Г. Е. Шагун, Г. Д. Паничкин, П. Ф. Черненков окончили в городе Миассе Челябинской области 1-е Гвардейское минометно-артиллерийское училище имени Красина и были зачислены в резерв Главного автобронетанкового управления Красной Армии. Впоследствии начальник штаба 62-го отдельного особого Новосокольнического дивизиона бронепоездов[4] подполковник запаса Г. Д. Паничкин вспоминал: «Со своими расчетами нас направили на Московский вагоноремонтный завод имени Войтовича. Вместе с рабочими мы строили бронеплощадки с установками М-8. В свободное время обучали и сплачивали боевые расчеты. По прибытии в 62-й дивизион я был назначен командиром взвода бронепоезда № 653 «Мичуринец», а Павел Черненков — бронепоезда № 701 «Советская Армения».

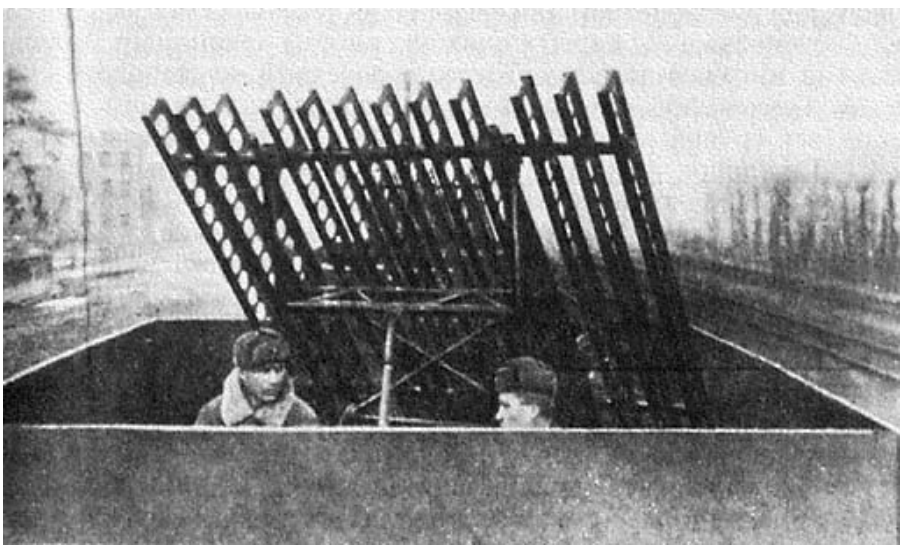
На бронепоездах «Козьма Минин» и «Илья Муромец» лейтенанты В. И. Кудесов и Г. Е. Шагун применили принципиально новый монтаж реактивных установок. Предложение о круговом вращении установок, их использовании для нанесения ударов по флангам и даже по тылам, если бронепоезд попадает в окружение, нашло поддержку командования дивизиона. На «Илье Муромце», где Г. Е. Шагун командовал взводом, ракетчики придумали даже специальный шаблон. С его помощью в боевой обстановке быстро устранялись дефекты направляющих на пусковых установках.

Большой комплекс восстановительных работ, которые надо было проводить на бронепоездах, требовал специалистов различных железнодорожных профилей — путейцев, вагонников, связистов. У паровозных бригад, действовавших на передовой, например, возникала масса сложностей с заправкой паровозов углем, водой. Достаточно напомнить, что четырехосный тендер вмещал 14 кубических метров воды (в среднем 1000 ведер), а также 12–15 кубических метров дров или 6,5 тонны угля.

Если принять за основу постоянную готовность бронепаровоза к движению, когда паровоз находился под парами, то суточный расход как минимум составлял 10 кубических метров воды и 7 кубических метров дров или эквивалентное количество угля. Таким образом, бронепоезд ежесуточно требовал снабжения водой и через сутки — топливом. Кроме того, ежемесячно требовался промывочный ремонт котла, на что уходило более суток. Все эти вопросы решали старшие паровозные техники дивизионов. Естественно, на эти должности назначались опытные работники. Так, старшим паровозным техником 16-го ОДБП был инженер Б. Л. Амаглобели, окончивший перед войной Тбилисский институт инженеров

железнодорожного транспорта. В составе 38-го ОДБП старшим паровозным техником служил П. С. Шубин, бывший старший машинист паровозного депо Челябинск. Большой опыт имели также Г. В. Силин и А. Д. Леконцев (62-й ОДБП), В. И. Соболев (57-й ОДБП), А. В. Широков (47-й ОДБП).

Исключительно тяжелой и опасной была работа локомотивных бригад. Летом нестерпимый жар и духота, зимой холод. В будке машиниста постоянная загазованность, а в ходе боя — гул, грохот… В таких условиях проходила их фронтовая вахта. В боях на огромной дуге от Баренцева до Черного морей сотни железнодорожников, членов экипажей бронепоездов, вносили свой вклад в победу над фашизмом.



Бронеплощадка реактивных установок 31-го особого дивизиона бронепоездов.

В октябре 1941 года в период массового строительства бронепоездов в Центральном управлении паровозного хозяйства НКПС под руководством инженера И. И. Кононова был создан отдел бронепоездов. О первых днях его работы вспоминает бывший старший инженер-диспетчер отдела, почетный железнодорожник П. М. Герасимов: «В одном из кабинетов паровозного главка собралась группа командиров во главе с И. И. Кононовым.

— Товарищи, — сказал этот невысокий коренастый человек в форменной темно-синей железнодорожной куртке, — надо разработать технический проект и рабочие чертежи типового бронепоезда, найти оптимальные конфигурации с учетом достижений военной науки.

— Даны какие-то параметры? — спросил кто-то.

— Нет. Одно из условий — современность, предельная простота. Поймите, не ожидая нас, на сети уже строят бронепоезда, стараясь хоть чем-то помочь фронту.

— А какие сроки?

— Три недели, в крайнем случае месяц. У нас образуется отдел бронепоездов, начальником отдела назначен я, а товарищ Титов Алексей Алексеевич, — он кивнул в сторону светловолосого невысокого человека, — заместителем.

Типовой проект упразднил разнотипность форм бронепоездов и внес необходимое единообразие в технологический процесс. При разработке проекта приходилось, где только можно, уменьшать размеры каждой детали для того, чтобы снизить общую массу бронеединицы с полным вооружением, запасом снарядов, патронов и личным составом. Надо было «вписаться» в допускаемую нагрузку на ось.

Для доставки броневой стали к местам строительства были командированы инженеры Н. С. Рыбалко, А. М. Двухименный, Б. Е. Когосов и другие. Рискуя жизнью, они вывозили сталь из-под носа у наступающего врага — из Таганрога, Харькова. А сколько находчивости проявляли диспетчеры Ворошиловграда, продвигая транспорты с броневой сталью.

В 1941 году в Главном автобронетанковом управлении Красной Армии, которым руководил заместитель наркома обороны генерал-полковник Я. Н. Федоренко, был создан специальный отдел бронепоездов. В его задачу входило общее руководство боевым использованием бронепоездов на театрах боевых действий, организация технического и материального снабжения, ремонта и переоборудования их в прифронтовых депо и на тыловых ремонтных базах.

В феврале 1942 года отдел был переформирован в Управление бронепоездов. Его возглавил командир бронепоезда в годы гражданской войны генерал-майор танковых войск П. Г. Чернов. В составе Управления бронепоездов объединились опытные офицерские кадры. Вопросами артиллерийского снабжения занимался подполковник Г. Л. Карасик, бывший командир 8-го дивизиона. Представители Управления часто выезжали на места строительства бронепоездов, а затем и на фронт, оказывали повседневную и действенную помощь в оборудовании их артиллерийскими и зенитными средствами, совершенствовании выучки личного состава, повышении эффективности боевого применения бронепоездных частей.

В первые дни Великой Отечественной

В первые часы войны на многих участках Львовской и Ковельской железных дорог вступили в бой с фашистами бронепоезда НКВД. Сохранились лишь немногие документы тех первых дней войны. Но и по коротким строчкам боевых донесений удается проследить героический подвиг экипажей броневых крепостей.

В составе 10-й дивизии НКВД бронепоезд № 66 сражался на участке Перемышль — Львов. В бою под Перемышлём, поддерживая части 99-й стрелковой дивизии, экипаж бронепоезда рассеял мотострелковый батальон гитлеровцев. В ходе жестоких схваток бронепоезд № 66 под командованием майора Н. Панькова отошел к Киеву и позднее участвовал в обороне города-воина на Днепре.

На станции Марковцы под Станиславом (ныне Ивано-Франковск) встретил войну экипаж бронепоезда 77-го полка НКВД. Бронепоездом командовал бесстрашный офицер, старший лейтенант И. Д. Турганов. Ранее он участвовал в борьбе с басмачами, был тяжело ранен, награжден орденом Красного Знамени, после длительного лечения возвратился в строй. Бронепоезд 77-го полка, построенный в 1933 году в Брянске, имел на вооружении четыре короткоствольных 76-миллиметровых орудия и 12 станковых пулеметов «максим».

29 июня бронепоезд нес боевое дежурство на участке Хрыплин — Коломыя, создавая возможность эвакуировать эшелоны на станцию Тернополь. Рано утром 30 июня старший лейтенант И. Д. Турганов получил приказ задержать моторизованные вражеские части. Но как? Помогла находчивость. Команда подрывников доставила на мост через реку Быстрицу (у станции Хрыплин) вагон с авиабомбами. Артиллеристы бронепоезда с некоторого расстояния открыли по нему огонь. Огромный взрыв потряс окрестности. Когда рассеялся дым, бойцы бронепоезда увидели, что фермы моста беспорядочно сгрудились над водами горной реки.

В первых приграничных боях особенно отличились бойцы второй бронеплощадки, которой командовал лейтенант И. М. Бобриков, служивший на этом бронепоезде с 1939 года.

В результате умелых действий экипажа бронепоезда части 13-го стрелкового корпуса 12-й армии, оторвавшись от противника, заняли новые боевые рубежи…

5 июля 1941 года бронепоезд № 77 прибыл в Гусятин и поддерживал части 77-го полка. Шли ожесточенные бои с фашистами, прорвавшимися сюда со стороны Тернополя. Немецкая авиация разбомбила железнодорожный мост через реку Збруч, отрезав путь эшелонам и бронепоездам 75-го и 77-го полков НКВД. Немецкая пехота, высадившаяся десантом на левом берегу Збруча и поддержанная танками, повела наступление на Гусятин. На станции Копычинцы поврежденный бронепоезд 75-го полка НКВД был взорван, и бронепоезд № 77 вступил в единоборство с танками противника. Умело маневрируя, он обрушил на врага свою огневую мощь. «В районе станции Выгнанка фашисты потеряли пять танков, более десяти получили повреждения и не могли двигаться», — вспоминает секретарь совета ветеранов 10-й дивизии НКВД Е. В. Серебряков.

7 июля бронепоезд старшего лейтенанта И. Д. Турганова, оставшись без прикрытия стрелковых частей, вступил в бой. Орудия бронепоезда послали на врага сотни снарядов. Противник минометным огнем разрушил железнодорожное полотно. Бронепоезд маневрировал на участке длиной 150–200 метров. Через каждые тридцать минут фашисты обрушивали на него артиллерийский огонь и бомбовые удары. Почти десять часов длился этот неравный бой. Лишь поздно вечером, израсходовав последний боевой комплект, экипаж бронепоезда взорвал паровоз и бронеплощадки. 27 августа 1941 года И. Д. Турганов с группой бойцов перешел линию фронта и попал в расположение наших частей.

Вскоре капитан И. Д. Турганов возглавил бронепоезд № 60, сражавшийся на участке Полтава — Харьков. Боевой путь этого бронепоезда начался в боях на участках Минск — Свислочь — Могилев. Здесь, в Белоруссии, десять бронепоездов внутренних войск НКВД — № 29, 53, 58, 73, 76, 78 и другие — вступили в сражения с наступающими гитлеровскими дивизиями группы «Центр» уже в первые дни войны.

23 июля 1941 года командир 3-й дивизии НКВД получил распоряжение начальника войск НКВД страны, в котором определялся порядок использования бронепоездов в приграничных сражениях. «Бепо (сокращенное «бронепоезд». — *Примеч. авт.*) 76-го полка сосредоточить в Минске с задачей оказать огневую поддержку частям 9-й дивизии… Бепо 53-го полка сосредоточить в Полоцке, установить связь с гарнизоном моста, с подразделениями 86-го полка, оказывая им огневую поддержку…» — отмечалось в этом боевом распоряжении.

Бронепоезд № 73, которым командовал старший лейтенант Ф. Д. Малышев, находился неподалеку от Минска. На второй день

войны его экипаж отражал налеты вражеских самолетов на Минск, организовывал эвакуацию эшелонов с людьми, железнодорожным имуществом, оборудованием минских заводов. 25 июня командир бронепоезда получил боевой приказ: «Срочно прибыть на станцию Белорусь для обороны в городе Заславле окружного военного склада войск НКВД».

Майор Ф. Д. Малышев, командир бронепоезда № 73 внутренних войск НКВД.

На пятый день войны в два часа дня по шоссейной дороге, ведущей от Заславля к Минску, появились вражеские мотоциклы-бронетранспортеры. Танки с черно-белыми крестами на бортах, автомобили с пехотой и артиллерией заполнили улицы Заславля.

На окраине города вспыхнул бой. Гранатами и бутылками с зажигательной смесью встретили бойцы 3-й дивизии НКВД бронированные машины. Но силы были неравными. На помощь чекистам со станции Белорусь прорвался бронепоезд № 73. Огонь четырех орудий и восемнадцати пулеметов опрокинул наступающие цепи фашистов. Понеся большие потери, гитлеровцы отступили…

Звено «юнкерсов» беспрестанно пикировало на стальную крепость, маневрирующую на участке Белорусь — Ратомка. С нее неумолчно стучали зенитные пулеметы. Два «юнкерса», загоревшись, врезались в землю. Но перевес был явно на стороне противника. Одна из площадок бронепоезда была серьезно повреждена. Дав последний залп из всех орудий, он отошел к озаренному пожарищами Минску.

В Минске команда стальной крепости была пополнена двумя отделениями пулеметчиков. Прибыл и новый комиссар бронепоезда политрук И. Н. Крискевич. Вскоре бронепоезд № 73 был переброшен на участок Осиповичи — Могилев. Здесь, неподалеку от станции Свислочь, противник высадил крупный десант, занял станцию Елизово и железнодорожный мост через Березину. Движение поездов было прервано. Бронепоезду, усиленному стрелковой ротой, было приказано отбить мост.

Бронепоезд медленно подошел к разрушенному участку дороги. У моста уже шел бой.

— Огонь по блиндажам! — командует Малышев.

Еще накануне там, в этих блиндажах, был наш пост. Теперь в них укрепились фашисты. Бронепоезд бьет прямой наводкой. По сигналу ракеты десантники стремительно бегут вперед. Дерзкой атакой мост отбит. Но противник успевает взорвать рельсы по ту сторону реки…

Ночь прошла тревожно, экипаж своими силами восстанавливал путь. Поутру положение осложнилось. К реке, стреляя на ходу, подошли вражеские танки. За ними устремилась пехота. Неся потери, рота наших десантников стала отходить. А бронепоезд принял на себя новый тяжелый бой. Вот загорелся выскочивший на мост головной танк, подавлена вражеская батарея. Под огнем пулеметов вокруг моста полегло не меньше сотни фашистских солдат.

Корректировку огня с железнодорожной насыпи, наскоро окопавшись, вел артиллерист-разведчик Б. И. Зулаев. Возле него с биноклем в руке лежал Ф. Д. Малышев. Место не очень удобное — кругом сплошная топь.

Вражеской разведке удалось засечь наблюдательный пункт. Впереди вспыхнул огонь, едва Зулаев успел повалить Малышева под откос, как над их головами засвистели пули. Вот с визгом невдалеке шлепнулась одна мина, за ней другая. Веером разлетелись осколки.

Обозленные неудачей гитлеровцы вызвали на подмогу авиацию. Волна за волной выходили на цель — бронепоезд — «юнкерсы». Со злобным свистом неслись к земле бомбы. Тяжелые взрывы сотрясали окрестность. Бронепоезд стал маневрировать, не прекращая огня по врагу. Услышав команду «Огонь!», наводчик Василий Кулешов припал к панораме, навел орудие на вражеский танк. От прямого попадания танк швырнуло в сторону. Он загородил дорогу колонне. Восторг охватил Василия: «Так их, фашистов!»

Но в этот момент один из «юнкерсов» отделился от группы и пошел вдоль железной дороги почти на бреющем полете.

Очередью из крупнокалиберного пулемета были убиты кочегар и помощник машиниста. Облако белого пара взмыло над паровозом, и он стал беспомощной мишенью для врага.

Борис Зулаев оказывал первую помощь радисту Ивану Придатко. Его товарищи Григорий Бобровник и Владимир Маслов перевязывали пулеметчика Щупака.

Зенитчики Иван Бодия и Николай Дутченко открыли в этот день свой счет: подбитый ими «юнкерс», волоча длинный шлейф дыма, рухнул неподалеку в лесу.

Когда самолеты отбомбились, бойцам предстала удручающая картина: прямыми попаданиями бомб изуродованы контрольные платформы, на бронированной обшивке паровоза и площадок зияли рваные раны, рельсы полотна покарежены и скручены, на насыпи виднелись огромных размеров воронки.

Вражеские танки, отыскав мост выше по течению реки, обошли бронепоезд.

— Снять замки с орудий, взять пулеметы, — скомандовал Малышев, — взорвать бронепоезд!

Мелкими группами рассредоточились по лесу бойцы. Местом сбора наметили Могилев.

Уже давно не отвечал врагу бронепоезд, но немецкие танки били и били по нему снарядами. Бронепоезд погиб. Растерзанный, почерневший от копоти, он еще долго стоял как памятник солдатскому мужеству.

После тяжелых боев на Березине личный состав бронепоезда № 73 прибыл в Брянск. Как вспоминал ветеран бронепоезда Б. И. Зулаев, железнодорожники Брянска сформировали новый бронепоезд — два мотоброневагона (МБВ), оснащенных 76-миллиметровыми орудиями и одиннадцатью станковыми пулеметами. В составе экипажа насчитывалось 196 человек. В августе 1941 года бронепоезд был переброшен под Москву.

Трагической оказалась боевая судьба бронепоезда 58-го полка внутренних войск НКВД. На перегоне Барановичи — Погорельцы он принял первый, но неравный бой. Бывший наводчик орудия И. В. Соколов потом вспоминал:

— Бронепоезд оказался зажатым с двух сторон. Впереди путь был разрушен бомбами. В метрах трехстах от нашей стоянки проходила грунтовая дорога, по которой двигались фашистские войска. Хорошо замаскировавшись, мы ждали, когда подойдет вражеская техника. И вот показалась колонна танков и бронетранспортеров. Их люки были открыты. Смело высунувшись по пояс, танкисты обозревали дорогу.

Мы открыли огонь одновременно из четырех орудий. Танки начали расползаться по полю. Два из них загорелись, вышло из

строя и несколько бронетранспортеров. Гитлеровцы в панике покидали машины, спеша укрыться в роще. В течение нескольких минут мы расстреливали фашистов, нанося им значительный урон.

Но вскоре бронепоезд оказался под ответным огнем. Снаряды прошивали стенки бронеплощадок. От прямых попаданий орудия заклинило. Погибали бойцы. Только с наступлением сумерек фашисты прекратили обстрел. По приказу командира — старшего лейтенанта Подгорного — мы покинули неподвижный броневой состав…

Бои на Полесье

В июле-августе 1941 года в районе реки Сож под Славгородом, Чериковым, Кричевым, Мстиславлем шли ожесточенные бои. Захватчики стремились сломить сопротивление войск Центрального фронта и открыть дорогу на Москву. В боях неувядаемой славой покрыли себя бойцы бронепоезда № 44 под командованием старшего лейтенанта С. Л. Клюева.

— В числе раненых красноармейцев я был эвакуирован на станцию Молодечно, — вспоминает ветеран бронепоезда А. А. Маринович. — В вагон неожиданно вошел старший лейтенант в комбинезоне и шлеме танкиста и громко спросил: «Кто хочет служить в нашей части?» — Кто из пехотинцев не хотел стать танкистом? Поднялись я, еще человек пять легко раненых и пошли за командиром. Ожидали увидеть танки, а он привел нас к бронепоезду.

Сквозь амбразуры смотрели короткоствольные 76-миллиметровые пушки. Их было четыре. Восемь станковых пулеметов. Командир узнал воинскую специальность каждого из нас. Я стал командиром пулеметного расчета, Г. Красько — командиром орудия, а М. В. Волкович — помощником командира орудийного расчета.

Через сутки поступил приказ выйти навстречу врагу в район Лиды, где в окружении сражались наши войска…

А. А. Мариновичу запомнился бой в районе станции Столбцы. Оборону здесь держал железнодорожный батальон. С. Л. Клюев быстро установил связь с его командованием. Было решено занять оборону, оборудовать наблюдательный пункт рядом с железнодорожным мостом и ждать противника. Добыли счетверенную зенитную пулеметную установку. Ее расчет — младший командир Кульваневский, солдат Буряк из Клецкого района Минской области и еще один боец — уже побывал в трудных переплетах и в бою действовал отважно.

А схватка с фашистами сложилась тяжело. Командир бронеплощадки Б. П. Есин первым заметил вражеские танки. Следом двигалась вереница автомобилей с пехотой. По ним и открыл огонь бронепоезд. Горели танки, враг нес потери, но все больше раненых и убитых становилось в команде бронепоезда. Вышло из строя одно орудие, потом еще два. Огонь вели станковые пулеметы и зенитки. Поднимались в контратаку бойцы железнодорожного батальона и с помощью команды бронепоезда отбрасывали врага. Более десяти танков, много автомобилей,

орудий, солдат потеряли гитлеровцы в том бою. И отступили от станции. После боя С. Л. Клюев поблагодарил воинов за отвагу, стойкость, за высокое боевое мастерство.

Старший лейтенант С. Л. Клюев, командир бронепоезда № 44.

От станции Негорелое через Минск, Осиповичи, Могилев, Кричев, Рославль прорвался бронепоезд № 44 на Смоленск. Клюевцы отходили всегда последними, отражая атаки врага.

Вид у бронепоезда был такой, что его следовало бы отправить на переплавку. Но бронепоезд отправили в Брянск. Рабочие Брянска сделали невероятное: в кратчайший срок восстановили крепость на колесах. Новые площадки были обшиты броневыми плитами, отремонтирован паровоз, прошедший сквозь испытания огнем. И через Унечу бронепоезд двинулся под Кричев, где клюевцев ожидали еще более трудные испытания.

Утром 29 июля С. Л. Клюев получил боевое задание: нанести удар по нескольким важным целям на позициях захватчиков между городами Климовичи и Кричев. Командир бронеплощадки Б. П. Есин и командир орудия Г. Красько подробно рассказали своим подчиненным, как они должны действовать. Напомнили, что появление бронепоезда для врага будет неожиданным и эту благоприятную возможность надо умело использовать.

Бронепоезд на скорости вышел на открытое место у поворота дороги и обрушил на позиции гитлеровцев огненный шквал.

Потом был удар по станции Кричев II, где стояли вражеские склады боеприпасов, продовольствия и горючего. Затем бронепоезд совершил еще пять огневых рейдов. Вот тогда и стали атаковать его фашистские самолеты.

Один из налетов принес много бед: бомба попала в сцепку паровоза с бронеплощадкой. Людей отбросило вниз, площадка сошла с рельсов. Фашисты улетели, считая, что с бронепоездом покончено. Но ночью железнодорожники станции Унеча прислали специальную технику и бронепоезд дотащили в Климовичи. Паровоз пришлось отправить в Унечу на капитальный ремонт, а команде С. Л. Клюева дали «черный» паровоз. Бронепоезд № 44 продолжал громить гитлеровцев.

В начале августа 1941 года наши десантники, пехотинцы, артиллеристы отошли за деревню Михеевич. Несколько дней здесь шел бой за железнодорожный участок Орша — Унеча. Фашисты подтянули сюда большие силы пехоты и танков и в один из дней, предварительно подвергнув бомбовому удару позиции советских войск, пошли в атаку. Казалось, ничто не остановит плотные цепи врага. Но вдруг из-за перелеска выскочил бронепоезд, остановился и ударил прямой наводкой. Это были мощные залпы, вспоминают участники сражения. Земля сотрясалась от разрывов снарядов. Первые цепи врага были скошены, а остальные повернули назад.

На разъезде бронепоезд прямой наводкой уничтожил огневые точки, танки, автомобили, живую силу противника, но когда возвращался назад, налетели вражеские самолеты. Их было двенадцать. Посыпался град бомб. Они повредили полотно железной дороги. Однако группа воинов во главе с воентехником Забелиным под огнем восстановила путь.

6 августа 1941 года фашисты обрушили на бронепоезд № 44 еще один мощный удар с воздуха. Почти три десятка пикирующих бомбардировщиков около пяти часов подряд бомбили бронепоезд. Немногие из личного состава бронепоезда уцелели в том бою. Среди них машинист А. М. Денисов (долгие годы после войны он работал начальником депо Кричев), А. А. Маринович — житель города Хойники на Гомельщине. Погибшие члены экипажа похоронены под деревней Осмоловичи.

С 26 июня 1941 года на железнодорожных участках белорусского Полесья сражались бронепоезда № 47, 48 «Брянский рабочий» и № 49 «Имени Профинтерна». Эти боевые машины, вооруженные четырьмя 76-миллиметровыми пушками и восемью станковыми пулеметами, были построены в Брянске на заводе «Красный Профинтерн» еще в 1937 году и находились в резерве бронетанковых войск РККА.

2 июля 1941 года в ходе боев под Борисовым бронепоезда были объединены в 12-й отдельный дивизион под командованием майора Д. В. Дерюгина. О боевом пути 12-го дивизиона первого формирования сохранились очень краткие сведения. На станции

Борисов при вражеском авианалете был разбит бронепоезд № 47. Окруженный фашистскими танками в бою у разъезда Пригорье (железнодорожный участок Рославль — Сещинекая) погиб бронепоезд № 48.

Экипаж бронепоезда № 49, вырвавшись из окружения, сражался под Гомелем в составе 13-й и 21-й армий. Но 14 августа 1941 года и этот бронепоезд был разбит в районе Унечи. Весной 1942 года 12-й ОДБП был сформирован вторично и вооружен более мощной техникой.

«Ты увидел бой, Днепр, отец-река…»

7 июля 1941 года на подступах к столице Советской Украины создалась тяжелая обстановка. Войска 5-й армии, измученные непрерывными боями, сражались под Коростенём, контратакуя противника в левый фланг и тыл. Дивизии 6-й армии стояли насмерть, стремясь отбросить гитлеровцев от Бердичева. Гарнизон Киевского укрепленного района сумел остановить вражеские танки на реке Ирпень в 20 километрах от города. В поддержку войск Юго-Западного фронта поднялись трудящиеся Киева. Части Красной Армии пополнили 200 тысяч бойцов и командиров. Было сформировано 13 истребительных батальонов и 19 отрядов народного ополчения, которые объединили около 35 тысяч бойцов-киевлян.

По инициативе ополченцев Железнодорожного района Киева рабочие паровозоремонтного завода приступили к оборудованию первого бронепоезда. «Мы готовы в любое время вместо молотка и зубила взять винтовку, сесть в танк, встать к пушке», — так выразил настроение строителей броневого состава рабочий П. К. Лукашевич.

Маршал Советского Союза, дважды Герой Советского Союза И. Х. Баграмян, рассказывая о героической обороне Киева, отмечал: «7 июля 1941 года готов первый бронепоезд. На нем было установлено несколько орудий и 40 пулеметов. Для укомплектования команды, состоящей из 120 человек, было подано почти 10 тысяч заявлений от рабочих-добровольцев. Командиром бронепоезда был назначен заместитель начальника политотдела Юго-Западной железной дороги А. С. Тихоход».[5]. Первый бронепоезд киевлян получил условное наименование «Литер А». В боевые действия экипаж его вступил на участке Коростень — Новгород-Волынский.

На рассвете 11 июля гитлеровцы решили захватить станцию Яблонец, которая открывала им путь на Коростень, а затем и на Киев. На помощь нашим войскам 27-го стрелкового корпуса был отправлен бронепоезд с бойцами истребительного батальона. Когда противник перешел в атаку, чтобы овладеть станцией, из-за железнодорожных зданий на полном ходу вылетел бронепоезд и открыл огонь из пушек и пулеметов. Потеряв около 200 человек убитыми и ранеными, гитлеровцы отступили.

Десять дней потребовалось железнодорожникам Киевского вагоноремонтного завода, чтобы построить второй бронепоезд — «Литер Б». Командование им принял ответственный работник Управления Юго-Западной железной дороги Л. В. Василевский.

Стальная крепость участвовала в десятках боев на участках Жуляны — Боярка — Васильков (железнодорожной линии Киев — Фастов). В команде бронепоезда сражались работницы Юго-Западной дороги, ставшие бесстрашными разведчицами — Татьяна Диденко и Ольга Гаркавец.

В первых числах августа гитлеровцы захватили станцию Боярка. Таня Диденко была послана в разведку. Она прошла мимо скопления вражеских поездов и составов с горючим. Ночью в районе Крюковщины Тане удалось вновь перейти линию фронта и сообщить командованию собранные сведения. Было решено нанести неожиданный ночной удар бронепоездов под командованием А. С. Тихохода и Л. В. Василевского.

Бронепоезда «Литер А» и «Литер Б», оглушая окрестности паровозными гудками, совершили дерзкий налет на станцию Боярка. Были уничтожены десятки вагонов с боеприпасами, огненными факелами взметались к небу рвущиеся цистерны с бензином, предназначенным для танков и самолетов гитлеровцев.

Действия бойцов бронепоездов отличались не только смелостью и отвагой, но и находчивостью.

Вражескому десанту удалось захватить станцию Жуляны, где находились несколько вагонов со снаряжением для нашей авиации. Командир бронепоезда «Литер А» А. С. Тихоход принял смелое решение — прорваться на станцию и спасти военное имущество. Разведка установила, что при въезде на станцию захватчики сняли четыре звена рельсов и разобрали небольшой мост. Бронепоезд с командой путейцев-ремонтников и группой бойцов истребительного батальона ночью двинулся в путь. За короткое время полотно железной дороги и мост были восстановлены. В 4 часа утра бронепоезд ворвался на станцию и открыл ураганный огонь по врагу. В ходе боя станция была освобождена от захватчиков, а вагоны с ценным грузом вывезены в Киев.

В дни героической обороны Киева отважно сражались железнодорожники, составившие экипаж бронепоезда, который построили рабочие Дарницкого вагоноремонтного завода. Командиром этого бронепоезда стал секретарь парткома Киевского железнодорожного узла С. П. Голованев. Почти 40 боевых операций на счету отважного экипажа. В боях было уничтожено 30 орудий и минометов, сбито и повреждено 12 вражеских самолетов, сотни фашистских солдат нашли себе могилу на днепровских кручах от меткого огня орудий и пулеметов, установленных на бронепоезде.

В Киеве на базе учебного бронедивизиона войск НКВД 23 июня 1941 года был сформирован бронепоезд № 56.

Материальная часть его представляла собой две бронеплощадки с четырьмя 76-миллиметровыми орудиями и шестнадцатью станковыми пулеметами, бронепаровоз и две платформы прикрытия, на одной из которых были установлены противотанковая пушка и зенитный пулемет. В состав команды вошли более 100 человек — артиллеристы, пулеметчики, а также взвод разведки и связи, обслуживавшие бронедрезину. Командиром бронепоезда был назначен старший лейтенант П. К. Ищенко, комиссаром — младший политрук В. А. Казарин.

В первые же дни обороны Киева бронепоезд № 56 был переброшен к станции Тетерев. Фашистские танки, перерезав шоссе Киев — Житомир, двинулись к Бородянке. Старшему лейтенанту П. К. Ищенко была поставлена боевая задача — не допустить противника к железной дороге на участке Коростень — Киев, обеспечить эвакуацию населения и подвоз боевых пополнений.

Бывший наводчик орудия бронепоезда, подполковник в отставке И. Я. Малашенков вспоминает:

— На входных стрелках станции Бородянка бронепоезд едва снизил скорость. Разом ударили орудия. Огонь корректировал начальник штаба капитан Мартыненко. Снаряды точно ложились в цель. Один за другим загорелись три вражеских танка. Метко работали бойцы орудийного расчета сержанта Смирнова. Стремясь отрезать бронепоезд, к переезду устремились два танка. Но первыми же выстрелами они были подожжены. Отлично сработал наводчик орудия Жануков и командир орудия сержант Кожевников… Не выдержав меткого огня, фашисты прекратили атаки на Бородянку.

— На утро, еще до рассвета, двинулись к станции Клавдиево, в семи километрах от Бородянки, — дополняет И. Я. Малашенкова бывший машинист бронепоезда № 56 П. И. Васянович. — Выбрав лощину между густыми посадками, тщательно замаскировались. Едва взошло солнце, бомбардировщики появились над полотном железной дороги. Бомбовый удар фашисты наносили по мосту через реку Сдвиж у станции Бородянка. Бронепоезд двигался медленно. Вдруг наблюдатель показал рукой в сторону большой поляны. На ней, замаскировавшись в кустах, стояли танки с черными крестами. Бойцы замерли у орудий. Но старший лейтенант П. К. Ищенко не торопился открыть огонь. Сначала надо было выявить расположение ближайших батарей противника. На опушке леса сверкнули вспышки — это дали залп вражеские орудия. Вот теперь пора вступать в бой и бронепоезду. Точный выстрел первого орудийного расчета, и задымился один из танков,

завертелся на месте с перебитой гусеницей. По вспышкам выстрелов танки врага почувствовали, что огонь ведет подвижная артиллерийская батарея. Но бронепоезд был хорошо замаскирован, ведя бой со стороны солнца. Гитлеровцы в первые минуты так и не могли понять, откуда их атаковали, кто обрушил на них такой шквал огня. Танки расползались по поляне, но их настигали удары метких артиллеристов бронепоезда. И лишь после того как на бронепоезд был направлен массированный огонь вражеской артиллерии и минометов, он, маневрируя, отошел на запасную позицию…

20 июля 1941 года бронепоезд № 56 отбыл в распоряжение командующего 26-й армией генерал-лейтенанта Ф. Я. Костенко. Ему была поставлена задача оборонять участок Белая Церковь — Мироновка — Канев. В боях южнее Киева экипаж стальной крепости не раз отражал атаки врага, поддерживая части 14-го кавалерийского корпуса. В один из рейсов, стараясь не производить шума, бронепоезд сблизился с противником. Бронепоездная артиллерия и пулеметы обрушили на немцев, сосредоточившихся на опушке рощи, свинцовый шквал. Обстреляв гитлеровцев, бронепоезд отошел с поля боя. Эта короткая мощная огневая поддержка позволила прорваться из окружения бойцам 558-го стрелкового полка.

В другой раз армейская разведка сообщила старшему лейтенанту П. К. Ищенко, что атакующие их два полка вражеской пехоты сосредоточиваются в селах Черныши и Потанцы. Еще два полка вышли из села Пищальники и движутся вдоль железнодорожного полотна к поселку Трошин. Бронепоезд выехал к этим населенным пунктам и вскоре обнаружил наступающих гитлеровцев. Немцы прекрасно видели, что перед ними советский бронепоезд, но они шли во весь рост, засучив рукава, что-то кричали, палили в воздух из автоматов, напоминая пьяную толпу. Это была настоящая психическая атака. Но экипаж «Бориса Петровича», как уважительно звали бронепоезд бойцы, не растерялся. Артиллеристы хладнокровно зарядили орудия шрапнельными и осколочными снарядами и дали залп. Фашисты, несмотря на потери, продолжали идти вперед и вскоре оказались в зоне пулеметного огня. П. К. Ищенко приказал открыть огонь изо всех шестнадцати пулеметов. Военком В. А. Казарин заменил раненого пулеметчика. Свинцовый ливень бронепоезда отрезвил гитлеровцев, они начали окапываться.

В это время другой отряд гитлеровцев зашел в тыл стальной крепости и открыл огонь из орудий с близкого расстояния. Группа немецких солдат сделала попытку взобраться на насыпь и подорвать железнодорожное полотно. Расстреляв эту группу в

упор, бронепоезд благополучно отошел. Фашистские автоматчики в это время оправились от шока и короткими перебежками двинулись к станции. 56-му пришлось вернуться и открыть огонь, отбивая атаку. В течение второй половины дня бронепоезд еще шесть раз выходил для огневых налетов на открытую позицию.

Обстановка южнее Киева продолжала ухудшаться. Части Красной Армии отходили на левый берег. Бронепоезду № 56 было поручено прикрывать переправу в районе города Канев. К вечеру он прибыл на станцию и сразу же попал под ожесточенную бомбардировку. Многие здания, железнодорожные сооружения, пути оказались разрушенными. Но «Борис Петрович», находясь в постоянном движении, остался цел и невредим. Он отошел к мосту через Днепр и оттуда целую ночь вел огонь. Хотя позиция была неудобная, открытая, другой найти не представилось возможным. Бронепоезд маневрировал, стараясь избежать попадания вражеских снарядов. Но снаряды рвались вокруг, часто разрушали железнодорожное полотно, уменьшая радиус маневрирования. Правда, ремонтники быстро восстанавливали поврежденные участки, меняя шпалы и рельсы, а машинисты, проявляя все свое умение, буквально чудом уводили бронепоезд из-под обстрела.

И все же чудес на свете не бывает. На рассвете под колеса стальной крепости угодил снаряд. Вторая бронеплощадка сошла с рельсов. Командир и комиссар решили произвести ремонт немедля, под непрерывным огнем противника. В помощь ремонтной бригаде штаб 26-й армии выделил взвод из железнодорожного восстановительного батальона. Через несколько часов общими усилиями бронеплощадку удалось поднять. И снова застучали колеса.

Через полчаса «Борис Петрович» достиг заданного района и открыл огонь. Мимо шли запыленные пехотинцы, ехали повозки с ранеными, проносились автомобили с разным военным имуществом. Командир ближайшей части, прикрывавшей отход, попросил подавить два пулемета на колокольне в Бобрицах и уничтожить наблюдателей на ветряных мельницах в Гришенце. Наводчик Жакупов обещал истратить на пулеметчиков не больше пяти снарядов, но уже после второго выстрела колокольня рухнула. Та же участь постигла и наблюдателей на ветряных мельницах.

Бой не стихал весь день. Авиация противника периодически бомбила мост. Во время одного из налетов была сильно повреждена центральная опора моста. Бронепоезд оказался отрезанным: впереди противник, позади Днепр. Правда, саперы вскоре обеспечили проезд, но только для автомобильного и

гужевого транспорта, а бронепоезд не мог выехать даже на заправку.

Огонь противника продолжал усиливаться. И в это время появились вооруженные катера нашей речной флотилии. Это была своевременная и солидная помощь. Вместе с катерами бронепоезд повел по фашистам мощный ответный огонь. Броневлощадки заполнились дымом и пороховыми газами. У бойцов кашель разрывал грудь, слезились глаза. Они угорали, задыхались. Попытка открыть двери для проветривания окончилась трагически. Капитан Мартыненко тут же рухнул, тяжело раненный осколком мины. Стоявшие рядом с ним сержант Панин, военфельдшер Губский и кочегар паровоза Вашурков получили легкие ранения. Их перевязали, и они остались в строю.

Во второй половине дня бомбежка усилилась. Полотно железной дороги получило многочисленные повреждения, и стальная крепость лишилась маневра. К счастью, рано стемнело и бой постепенно затих. На следующее утро, видя, что бронепоезд стал неподвижным, гитлеровцы смелее начали атаковать наши отходящие войска, пытаясь отрезать их от переправы. Но по-прежнему бронепоезд своим огнем срывал их планы. И снова весь день бушевал бой.

Погода испортилась — подул холодный ветер, небо заволокли грозовые тучи. Днепр покрылся белыми гребнями волн. Над «Борисом Петровичем» кружили «юнкерсы». Взрывом фугаски сорвало броню с левой стороны паровоза, пробило котел и тендер. Погибли три бойца экипажа и несколько человек получили ранения. Но орудия и пулеметы сохранились и продолжали вести огонь. Военком В. А. Казарин занял место у пулемета.

В двадцать часов на бронепоезд налетело 30 бомбардировщиков. На этот раз случилось непоправимое. От взрыва бомбы одну броневлощадку сбросило с рельсов, другую повредило. Уцелевшие бойцы заняли круговую оборону.

Решив, что бронепоезд погиб, гитлеровцы пошли в атаку, стремясь захватить мост. В это время и ожила уцелевшая броневлощадка: ударили ее пушки и пулеметы. Открыли огонь и бойцы, занимавшие круговую оборону. Не ожидавшие такого сопротивления гитлеровцы отступили.

С болью в сердце снимали бойцы пулеметы с броневлощадок, вынимали замки из орудий. Затем, взяв все, что можно унести, они двинулись к Днепру. Лейтенант Н. А. Цепковский с группой подрывников заминировал искалеченные орудия и броневлощадки. «Прощай, «Борис Петрович», богатырь наш», — произнес лейтенант. Через минуту раздался взрыв.

Уже светало, когда экипаж выстроился у опушки леса, на левом берегу Днепра. П. К. Ищенко и В. А. Казарин подвели итог пятидесятидневных боев. Погиб бронепоезд, а с ним и девять бойцов экипажа, пятнадцать человек получили ранения. Но враг заплатил за это дорогой ценой. На боевом счету экипажа один сбитый «юнкерс», одиннадцать подбитых танков, пять бронированных тягачей, две бронемашины. Уничтожено пять противотанковых орудий, двенадцать минометов, две артбатареи и около трех тысяч гитлеровцев. Несколько частей Красной Армии с помощью бронепоезда № 56 вышли из окружения.

29 декабря 1941 года все бойцы и командиры стальной крепости были награждены орденами и медалями. Девятнадцать человек получили орден Красного Знамени, двадцать два — орден Красной Звезды. Капитан П. К. Ищенко и комиссар В. А. Казарин заслужили высшую награду Родины — орден Ленина. 14 апреля 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР бронепоезд был награжден орденом Красного Знамени.

Несмотря на массовый героизм воинов Юго-Западного фронта, оборона Киева завершилась большим стратегическим поражением советских войск. 7 сентября 1941 года крупные силы 2-й танковой группы генерала Гудериана прорвались к Конотопу, Бахмачу, оказались значительно восточнее Днепра. Одновременно соединения 17-й немецкой армии в районе Кременчуга форсировали Днепр и устремились на север. 10 сентября 1941 года в районе Ромны — Лохвица танковые части Гудериана и Клейста соединились. Северная и южная группировки гитлеровцев прочно сомкнули кольцо вокруг 5, 26 и 37-й армий. В железные тиски окружения попали почти 465 тысяч бойцов и командиров Юго-Западного фронта. В их числе экипажи всех бронепоездов, оборонявших Киев.

Судьбы личного состава этих бронепоездов полны героизма и трагической безысходности.

Только утром 19 сентября 1941 года по приказу Ставки Верховного Главнокомандования начался отход дивизий 37-й армии из Киева. Чекисты 4-й дивизии НКВД полковника Ф. М. Мажирина, назначенного последним комендантом Киева, вместе с железнодорожниками 31-го мостового батальона 25-й железнодорожной бригады, поддерживаемые огнем бронепоезда под командованием С. П. Голованева, взорвали в Киеве все железнодорожные мосты (имени Г. И. Петровского, имени Е. Бош, Дарницкий), остановив наступление гитлеровцев на правом берегу Днепра.

Поддерживая части 87-й стрелковой дивизии на участке Дарница — Борисполь, с боями отступали и бронепоезда № 31, 34

и 66 внутренних войск НКВД.

Утром 20 сентября 1941 года фашистские танки прорвались к Борисполю и рассекли главные силы 37-й армии. Но бронепоездной группе удалось прорваться через реку Трубеж к станции Березань. Здесь в большом лесном массиве между реками Трубеж и Супой сражались окруженные части под общим командованием начальника штаба 37-й армии генерала К. П. Доброседова.

О последних боевых операциях киевских крепостей на колесах поведал инженер 31-го мостового батальона В. С. Кардаш:

— 31-й батальон вместе с мостопоездом и пятью бронепоездами отступал по незанятой врагом линии Дарница — Гребенка. Бронепоездами командовал майор Н. Паньков, командир бронепоезда № 66 НКВД. У артиллеристов почти не осталось снарядов. Действовало лишь по одному орудию, установленному на бронеплощадках. Фашисты то и дело бомбили колонну. Дважды вручную приходилось поднимать площадки, сошедшие с рельсов. Четверо суток пробивались с боями железнодорожники и бойцы бронепоездов. Фашистские самолеты разбрасывали листовки, в которых предлагали советским воинам сдаваться в плен. В один из дней, воспользовавшись задержкой при восстановлении пути, гитлеровцы окружили нас. Но железнодорожники, подпустив врага на близкое расстояние, открыли огонь, а затем пошли в штыковую атаку…

В районе Яготина гитлеровцы взорвали мост через реку Супой. Бронепоезд киевских железнодорожников «Литер А» оказался отрезанным у станции Переяславская. Израсходовав последние боеприпасы, экипаж взорвал материальную часть бронепоезда. Прорываясь из окружения, на берегу Супоя железнодорожники приняли неравный бой с фашистами. Подняв бойцов в атаку, погиб отважный командир бронепоезда «Литер А» Степан Петрович Голованев.

27 сентября 1941 года в районе станции Ромодан бронепоезда № 31, 34 и 66 израсходовали последние боеприпасы и были взорваны.

Трагической оказалась судьба и бронепоездов 6-го отдельного дивизиона, сформированного в Брянске 2 июля 1941 года. Один из бронепоездов этого дивизиона прибыл из состава 4-го ОДБП. В экипаж другой броневой крепости добровольно вступили десятки молодых рабочих со всех предприятий Брянска. Комиссаром поезда стал секретарь Брянского горкома ВЛКСМ А. Е. Локшин.

Бронепоезда 6-го дивизиона сражались в составе 21-й армии Центрального фронта в Полесье, сдерживали наступление

фашистов под Пинском, Гомелем, Черниговым и Бахмачем.

В ходе боев на Черниговщине в районе станции Щорс в оперативное подчинение дивизиона прибыл бронепоезд № 46 под командованием капитана В. К. Немазанникова. Бронепоезд был построен в Брянске еще до войны, сражался в первых боях в Литве и Латвии — под Шяуляем, Паневежисом, Даугавпилсом. Ветеран бронепоезда № 46 В. Г. Худик рассказывает:

— Экипаж понес большие потери. Погиб наш «пушечный король» — наводчик Николаев, который показывал лучшие результаты стрельбы по движущимся целям. В боях были повреждены бронеплощадки, бронепаровоз, орудия. Наш броневик был направлен на ремонт в Брянск…

В начале сентября 1941 года на железнодорожном участке Низковка — Мена бронепоезда 6-го дивизиона нанесли неожиданный удар по наступающим вражеским колоннам. Сотни гитлеровцев были уничтожены метким огнем. 6-го сентября 1941 года на берегу Десны в районе станции Макошино бронепоезда были отрезаны гитлеровскими танками. Вражеская авиация и артиллерия обрушили страшный удар. Только четырнадцать человек, возглавляемых капитаном В. К. Немазанниковым, уцелели в бою. Уничтожив поврежденные бронепоезда, под покровом ночи они переправились через Десну.

Вскоре майор В. К. Немазанников возглавил 12-й отдельный дивизион, а некоторые бойцы бронепоезда № 46 вошли в состав формировавшегося 31-го ОДБП.

Бронепоезд «Маршал Буденный»

В самом начале героического сражения с гитлеровскими захватчиками за столицу Советской Украины начальник Полтавского паровозостроительного завода Т. В. Гаевой 20 июля 1941 года получил два ответственных документа — телеграмму из НКПС об эвакуации завода в Красноярск и указание штаба Юго-Западного фронта о строительстве бронепоезда для защитников Киева.

Вторая задача оказалась самой трудной для коллектива. Не было ни чертежей, ни броневых листов, ни опыта подобного строительства. В гражданскую войну в цехах завода не строили, а только ремонтировали бронепоезда. Но на собраниях котельного, паровозосборочного цехов рабочие постановили: строительство бронепоезда считать чрезвычайным, первоочередным заданием.

Для подбора паровоза в депо Гребенка был командирован машинист В. А. Дворовенко. На станции Полтава нашли два 60-тонных полувагона, предназначенных под бронеплощадки. А вскоре прибыл и паровоз. После коротких работ по усилению осей и букс паровоза началось его бронирование. В тендерном цехе стальными листами обшивали тендер.

Наиболее трудоемкие работы развернулись в котельном цехе, где оборудовались бронеплощадки. Мастера Г. П. Иващенко, М. Я. Ткачук, Н. Т. Фещенко, начальник цеха К. И. Штриголь вместе с котельщиками считали себя мобилизованными для выполнения фронтового заказа, сутками не уходили домой, показывали примеры самоотверженной работы.

Представитель штаба Юго-Западного фронта полковник Чебров своевременно организовал доставку артиллерийских орудий и пулеметов для установки их на бронеплощадках.

На призыв партийного комитета завода вступать в команду бронепоезда откликнулись более 50 человек. Первыми принесли заявления мастер тендерного цеха И. Г. Луговой, начальник разборочного цеха инженер В. В. Преображенский, котельщики П. П. Андрущенко, А. Н. Мищенко, комсомольцы: электросварщик А. П. Муха, слесарь А. Д. Скряга и другие. Коммунисты завода избрали секретаря партбюро котельного цеха Б. Г. Юхимца парторгом бронепоезда. В паровозном депо Полтава машинисты-добровольцы В. И. Чистяков, И. Д. Билык, А. В. Булавин, И. В. Бабич, А. Д. Лучко, Е. С. Семенов формировали паровозные бригады для работы в боевых условиях.

1 августа 1941 года работы по строительству и монтажу вооружения были завершены. Под командованием старшего

батальонного комиссара П. С. Кривко боевая машина прошла испытания и первые стрельбы у станции Кочубеевка.

С 18 августа 1941 года бронепоезд «Маршал Буденный» (так его назвали полтавчане) стал нести патрульную службу. В его задачу входила защита моста через реку Псел у станции Потоки от налетов вражеских самолетов, а также днепровских переправ от выброски десантов у Кременчуга.

21–22 августа бронепоезд сопровождал командующего войсками Юго-Западного направления Маршала Советского Союза С. М. Буденного в поездках на станции Новомосковск, Павлоград, Синельниково. Отсюда маршал выезжал в войска на передовой линии фронта.

31 августа 1941 года гитлеровцы форсировали Днепр севернее Кременчуга и развернули наступление на Полтаву. В течение трех суток бронепоезд «Маршал Буденный» вел мощный артиллерийский обстрел фашистов на северной окраине села Потоки. Особенно отличились артиллеристы второй бронеплощадки. Командир бронеплощадки лейтенант А. И. Козарь, забравшись на высокий тополь, умело корректировал огонь. Благодаря его действиям были поражены гитлеровские орудия, склады с боеприпасами, танки и мотопехота, скопившиеся для прорыва к городу, а также живая сила противника.

Вечером 4 сентября на станции Галещино командир бронепоезда капитан Яблонский получил срочный приказ — взять на бронеплощадки взвод десантников и прибыть на станцию Потоки.

— Мы подъезжали к Потокам, — вспоминал бывший парторг бронепоезда, капитан в отставке Б. Г. Юхимец, — как вдруг ощутили сильный толчок и раздался грохот взрыва. У артиллерийских установок погасло электроосвещение, прервалась связь с командирской рубкой на паровозе. Фашисты взорвали путь, и мы попали в засаду. Вместе с комиссаром П. С. Кривко я находился на второй бронеплощадке. Высунувшись в верхний люк, я увидел, что паровоз и бронеплощадка накренились набок. Пушки первой бронеплощадки «смотрели в землю».

Старший политрук Б. Г. Юхимец, парторг бронепоезда «Маршал Буденный».

Гитлеровцы со всех сторон начали атаку поврежденного бронепоезда. Бойцы первой бронеплощадки отражали эти атаки метким винтовочным огнем и ручными гранатами. В. В. Преображенскому пришлось заменить пулеметчика, но он был тяжело ранен. Подносчик снарядов Н. Романов бросился ему на помощь, но тут же был сражен вражеским осколком. Подбежала санинструктор А. Ф. Николаенко, взвалила В. В. Преображенского на свои плечи и смогла унести его в укрытие. Артиллерийскую дуэль вели с противником бойцы второй бронеплощадки лейтенанта А. И. Козаря. Фашисты сосредоточили на ней весь огонь. Но крепка оказалась полтавская броня. Командир орудия В. Молодцов и наводчик В. Сергиенко уничтожили два орудия, легкий танк, обстреливавшие бронепоезд…

Однако термитным снарядам гитлеровцев удалось все же пробить броню. На стеллажах уже загорелись ящики с боеприпасами, а В. Молодцов с обожженными руками посылал еще снаряд за снарядом в казенник орудия…

Команда подрывников взорвала поврежденный бронепоезд, и глубокой ночью бойцы бронепоезда вышли из вражеского окружения. В бою погибли пулеметчики А. П. Муха, Н. В. Ромашев, помощник машиниста Я. И. Чагин и другие члены экипажа.

14 сентября 1941 года тридцать бойцов-полтавчан прибыли в Харьков и влились в команду бронепоезда «За Родину!».

«Красавица Одесса под вражеским огнем…»

В начале августа 1941 года фашистские захватчики прорвались к Одессе. Враг не только стоял у ее ворот, но и все яростнее ломился в них. Бои шли на западе — под Беляевкой, севернее Одессы — по обе стороны железной дороги на Тирасполь и у Аджалыкского лимана. «Товарищи! Враг у ворот Одессы…» Эти строки из обращения городского комитета партии к населению с листовок, расклеенных на стенах домов, говорили каждому о нависшей смертельной опасности.

В те дни на заводе имени Январского восстания, известного в городе революционными традициями, началось строительство бронепоезда. Не остались в стороне от важного дела и коллективы паровозных депо Одесса-Товарная и Одесса-Сортировочная, других предприятий.

Трудности возникли сразу. Ведь многие из строителей даже не знали, как выглядит бронепоезд. Но это не остановило железнодорожников. Вспомнили о старом мастере Г. Г. Колягине, который весной 1919 года строил в Одессе бронепоезд «Имени командарма Н. А. Худякова». Им командовал А. Г. Железняков, погибший при прорыве кольца окружения у станции Верховцево.

Г. Г. Колягин посоветовался с ветеранами-котельщиками, с моряками, имевшими дело с броней, и выбрал для бронепоезда маневровый паровоз серии Ов. На завод доставили листы корабельной брони и приступили к делу.

У строителей не хватало материалов, инструмента, приспособлений. Их искали повсюду, находили, изготавливали сами и тут же запускали в работу. Вскоре на заводских путях выстроились броневлощадки — пульмановские платформы, обшитые листами корабельной брони. Не только к реверсу паровоза, но и к орудиям, пулеметам встали железнодорожники. Первый одесский бронепоезд получил номер 21. Комиссаром поезда стал секретарь Котовского райкома ВКП(б) В. Р. Вышинский.

Маршал Советского Союза Н. И. Крылов свидетельствовал, что 22 августа 1941 г. в распоряжение 95-й стрелковой дивизии был направлен бронепоезд № 21. Во время боя у станции Карпово он прорвался далеко за край обороны — за Выгоду.[6] В западном секторе обороны Одессы, где занимала позиции 95-я стрелковая дивизия, сосредоточились две пехотные дивизии и 60 танков фашистов. Появление бронепоезда в тылу было для фашистов

неожиданностью. Бронепоезд № 21 расстреливал идущих в атаку гитлеровцев, бил во фланг по танкам. Они горели черными факелами. Было подбито более 20 танков. Фашисты отступили.

К концу августа на рубежах Одесского укрепленного района сражались уже четыре крепости на колесах. В строительстве их участвовали многие предприятия, но собирали боевые машины на заводе имени Январского восстания.

Одному из бронепоездов дали название «Черноморец». Он отличался дерзкими, внезапными налетами на врага. Душой экипажа был его комиссар П. А. Дудко. Небольшого роста, крепко сложенный, подтянутый, в выгоревшем на солнце кителе, комиссар, казалось, никогда не разлучался со своими воинами. П. А. Дудко успевал быть и с рабочими на заводе, когда бронепоезд после жаркого боя три дня стоял на ремонте, и воодушевил их так, что, быстро завершив основные работы, они сами потребовали срочно заменить поврежденные орудия, запросили новые из Севастополя. Орудия доставили морем.

Немцы и румыны обстреливали «Черноморец» на определенных участках железнодорожного полотна, стремясь разбить путь, вводили в действие авиацию. Искореженные рельсы удавалось исправлять только ночью. Но и это было небезопасно. Враг освещал полотно железной дороги ракетами. На ремонт уходила вся бригада — бойцы Сонин, Божок, Дубинчук, Фросиничев и другие. Вперед высылали дозор, сзади их охраняли два пулеметчика — И. Жибжиков и К. Еринджаев. Когда путь был восстановлен, экипаж снова дерзко атаковал врага.

Команда бронепоезда как-то решила прорваться в расположение противника и обстрелять его. «Черноморец» стремительно пересек передний край обороны, вышел на ничейную полосу и, не сбавляя хода, двинулся дальше. Матросы-артиллеристы расстреливали прямой наводкой мечущихся в панике фашистов. Однако вскоре гитлеровцы опомнились и пошли в наступление. Их умело встретили меткие пулеметчики. Бронепоезд, выполнив намеченную операцию, начал отходить. И опять, быстро набирая скорость, проскакивал между разрывами снарядов. Но впереди внезапно оказались развороченные взрывом рельсы. Наблюдатель вовремя дал сигнал на командный пункт — три коротких звонка. «Черноморец» остановился в нескольких метрах от поврежденного полотна. Обстрел бронепоезда противником продолжался. И все же ремонтная бригада со своей задачей справилась. Путь починить удалось. У убитого в этом районе румынского юнкера Михая Олтяну нашли дневник с записью: «Сегодня утром появился бронепоезд противника и открыл бешеный огонь. Снаряды и пули сыпались градом. Потери

у нас огромные».

Четвертым по счету из завода имени Январского восстания вышел бронепоезд «За Родину!». Его командир М. Р. Чечельницкий сколотил из команды выздоравливающих моряков дружный экипаж численностью 150 человек. 29 августа на митинге, когда изготовленную крепость на колесах передавали представителям Отдельной Приморской армии, команда бронепоезда заверила, что такой боевой экипаж, как их, не пустит врага в город. Боец бронепоезда С. П. Дикий позже писал: «Мы получали заботливые и вместе с тем деловые послания от рабочих и тут же отвечали, заверяли, что оправдаем доверие, будем наносить врагу сокрушительный удар. У нас установилась непрерывная связь с рабочими завода. Экипаж читал письма, полные благодарности за успешные боевые действия, смелые выходы и налеты на врага. Мы знали, что в цехах напряженно трудятся, не уходят домой отдыхать по нескольку суток. Это еще больше поднимало нашу ответственность за свои действия. Завод был для нас вторым штабом, перед которым мы отчитывались».

Бронепоезд «За Родину!» под командованием лейтенанта М. Р. Чечельницкого сразу вступил в бой с гитлеровцами на ближних подступах к Одессе. Вдребезги разнес он мощные батареи противника, которые обстреливали город, но и сам, получив повреждения, остановился. На неподвижный бронепоезд противник обрушил шквал минометного огня. На помощь экипажу пришли ремонтные бригады путейцев. Под обстрелом они исправили путь, подняли подбитую бронеплощадку.

Перед каждым огневым налетом вперед уходили разведчики во главе со старшиной 1-й статьи С. Барановым, а также наблюдатели-корректировщики лейтенанты Г. З. Волков и В. А. Синенков.

Бронепоезд «За Родину!» энергично действовал на участке от 1-й заставы до Сухого Лимана и Татарки, поддерживал 2-ю кавалерийскую дивизию полковника П. Г. Новикова. Базировался бронепоезд на 2-й заставе. С позиции 16-й железнодорожной батареи он вел огонь. Однажды бронепоезда «За Родину!» и № 21 получили задание подавить вражеские зенитные батареи. После внезапного налета на позиции фашистов противник запоздало открыл все же ответный огонь из нескольких уцелевших орудий. Один из снарядов разворотил железнодорожный путь под бронеплощадкой 21-го, она осела. Фашисты сосредоточили огонь на остановившемся бронепоезде. М. Р. Чечельницкий послал на выручку путейскую бригаду, которая всегда была у него в резерве. Ее возглавил Михайловский. Под непрерывным обстрелом железнодорожники подняли домкратом платформу, сменили

шпалы, поставили бронеплощадку на рельсы, укрепили и выправили путь, и 21-й ушел из опасной зоны.

Чтобы поддержать поредевшие наши части на восточном берегу Сухого Лимана, М. Р. Чечельницкий повел бронепоезд «За Родину!» на Овидиопольскую ветку. Там сражалась 1-я батарея береговой охраны под командованием капитана М. К. Куколева. Бронепоезд включился в бой. Враг в тот момент шел колоннами, расстояние до него было с полкилометра. Незамедлительно по колоннам был нанесен удар изо всех орудий. Один залп следовал за другим, бронепоезд быстро менял позиции. Ожила, наконец, и артиллерия захватчиков. Их снаряды ложились все ближе и ближе. Один угодил в бронеплощадку и вывел из строя расчет 76-миллиметровой пушки. Тяжело ранило лейтенанта Маркова, бойцов Меслицкого, Сайчина, Мисурина, Колыханова. Загорелись ящики с боеприпасами. Бойцы Дикий, Мишкин, Люсюк кинулись к ним и с риском для жизни сбросили их с платформы, предотвратив взрыв. Военфельдшер Ф. Большаченко и медсестра Литвиненко пробрались из своего вагона на бронеплощадку и вовремя оказали раненым первую помощь. Снарядом пробило тендер, вытекала вода. Старый машинист М. Я. Богатов, более тридцати лет проработавший на транспорте, сумел экономно расходовать воду. Расстреляв боеприпасы, бронепоезд отошел к 1-й заставе. Потом на буксире его отвели на ремонт.

5 октября фашисты захватили Болгарские хутора. Бронепоезд «За Родину!» один отбивал их атаки. 9 октября М. Р. Чечельницкий получил от командира 2-й кавалерийской дивизии II. Г. Новикова приказ: «Прикрывать отход дивизии. Отход состоится с наступлением темноты 15 октября. Экипаж бронепоезда будет отходить последним». 16 октября 1941 года стало последним днем героической обороны города.

В сумерках бронепоезд вышел на однопутную ветку. После выполнения задания здесь, в районе 3-й заставы, он должен был быть взорван. Все личное оружие и одиннадцать пулеметов сняли с бронеплощадок. После недавнего жестокого боя осталось немного снарядов и ящики бутылок с горючей смесью. Последние минуты бронепоезда «За Родину!» С. П. Дикий описал так:

— Мне и Мишкину было поручено взорвать бронепоезд. Пар в котле паровоза перекрыли и топку пополнили углем. По сторонам котла под броневым кожухом положили ящики с толом, а шнуры от них вывели за дверь паровозной будки. На бронеплощадках лежали ящики с толом и бутылками, наполненными горючей смесью.

Мы с Мишкиным зажгли шнуры. Отойдя на некоторое расстояние от паровоза, мы выстрелили из полуавтоматических

винтовок по бутылкам, стоящим вдоль барьера на дальней бронеплощадке. Вспыхнул огонь, зловеще осветив бронепоезд. Потом раздался взрыв…

Экипажи четырех бронепоездов Отдельной Приморской армии внесли достойный вклад в героическую оборону Одессы.

Они сражались за Харьков

Летом 1941 года в управлениях Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог вместе со специалистами НКПС решили организовать строительство бронепоездов. Талантливые инженеры и техники в кратчайшие сроки подготовили рабочие чертежи и проектно-сметную документацию. Был издан приказ об организации «вертушек», курсировавших для доставки броневых листов с мариупольских заводов в паровозные и вагонные депо Донбасса. Тщательно разработана была и кооперация между предприятиями, сооружавшими бронепоезда. Так, в Дебальцево одевали в броню паровозы, оборудованием тендеров занимались рабочие депо Попасная, а броневлощадки изготавливались в Красном Лимане.

Большую организаторскую работу провели начальники паровозных депо Дебальцево и Попасная В. С. Курочка и П. А. Лакутин, мастера В. И. Маньковский, И. К. Зайцев, В. С. Волков, В. И. Матвеев. Они организовали бригады лучших котельщиков, сварщиков, обучали их приемам обработки листов, установке и монтажу вооружения.

Трудились донецкие ремонтники самоотверженно. В депо Красный Лиман бригада Н. Е. Курмазы ежедневно работала по 15–18 часов. К началу сентября 1941 года в Донбассе было сооружено 20 бронепоездов. В бой их повели донецкие машинисты А. Х. Притыкин, Г. С. Лопушняк, И. А. Сила, П. Н. Остапенко, Ф. И. Пилипенко, П. М. Вовк и другие.

3 сентября 1941 года в ожесточенных боях в районе Днепропетровска отличился экипаж бронепоезда № 11 «За Родину!» под командованием участника гражданской войны П. М. Бойко.

Один из бойцов бронепоезда Я. М. Синенко свидетельствует:

— Фашисты считали себя хозяевами на занятой станции Нижнеднепровск-Узел. И вдруг на них обрушился огонь четырех орудий и двенадцати пулеметов советского бронепоезда. «Осколочным — огонь!», «Первое — огонь!», «Второе…», — непрерывно повторялись команды. Гитлеровцы в панике разбегались, оставляя машины, мотоциклы, полевые кухни. Сделав 50 выстрелов, бронепоезд отошел так же неожиданно, как и появился.

Утром следующего дня он вновь ушел в стан врага. Водили бронепоезд люди отважные, отлично знавшие дело. Это машинисты Андрей Кукибный, Петр Доронин, Леонид Будаговский, помощники Дмитрий Иванов, Леонид Олефир и

другие.

В короткий срок рабочие Харьковского паровозоремонтного завода и железнодорожного узла построили отдельный бронепоезд № 1 (вскоре его переименовали в № 5). Его экипаж был укомплектован личным составом 2-го Харьковского бронетанкового училища, располагавшегося в Чугуевских лагерях. Командовал бронепоездом капитан И. А. Крохин.

8 сентября 1941 года в Харькове был переоборудован и пополнен людьми бронепоезд № 4 «Ильичевец», построенный железнодорожниками и металлургами Мариуполя.

21 сентября бронепоезда № 4 и 5, выведенные в район Красноград, были объединены в составе 1-го ОДБП Юго-Западного фронта. В их задачу входило патрулирование с танкистами 12-й танковой бригады железнодорожного участка Красноград — Водолага (в 100 километрах западнее Харькова). Вчитаемся в скупые строки военных донесений:

«22 сентября к исходу дня бронедивизион в 5 километрах западнее Красноград был атакован танковым батальоном противника. Огнем тяжелой артиллерии был поврежден железнодорожный путь. Сошла с рельсов одна бронеплощадка бронепоезда № 4, повреждены оба бронепаровоза. Погибло три человека, ранено девять, двое контужено… Силами восстановительных команд боевая часть доставлена в Харьковский ПРЗ для ремонта».[7]

12 октября 1941 года бронедивизион был переброшен на участок Богодухов — Люботин в распоряжение 212-й стрелковой дивизии. До 15 октября шли жестокие бои в районе станции Гавриши. Фашисты потеряли от огня бронепоездов три минометные батареи и батарею противотанковых орудий, около батальона солдат и офицеров. Железнодорожники не раз восстанавливали путь, выводя стальные крепости из-под вражеского обстрела.

Бывший пулеметчик бронепоезда № 5 В. Я. Портнягин вспоминает:

— В районе станции Мерефа бронепоезд поступил в распоряжение нашей пехоты. Рано утром был открыт внезапный для противника огонь. Гитлеровцы, спавшие в здании вокзала, в панике стали разбегаться. Но уйти от пулеметного огня удалось немногим. Разбитые повозки, брошенные пулеметы, минометы, снаряжение остались на поле боя. Советские пехотинцы поднялись в атаку и отбросили фашистов на семь километров…

Спустя несколько дней, как рассказывает М. И. Ткаченко, бронепоезд вступил в новый бой. Атакуя его, фашисты поняли, что этот «крепкий орешек» не так-то просто уничтожить. Тогда

вражеские разведчики зашли с тыла и взорвали мост, отрезав стальной крепости путь к Мерефе. Командир бронепоезда И. А. Крохин приказал личному составу занять круговую оборону. Часть бойцов осталась у орудий и пулеметов, установленных прямо на открытых платформах.

Много раз гитлеровцы поднимались в атаку. Но огонь пулеметных расчетов прижимал их к земле. До позднего вечера одна за другой следовали атаки. Лишь в сумерках фашисты отошли, решив, что бронепоезд у них в ловушке. Команда бронепоезда, изнуренная в тяжелом бою, всю ночь работала на железнодорожном полотне под носом у противника. Под утро бронепоезд проследовал к Мерефе по восстановленному мосту…

21 октября 1941 года Харьков оказался в полукольце фашистских войск. Гитлеровцы заняли Казачью Лопань, Слатино, перерезав железнодорожные линии Харьков — Лозовая и Харьков — Курск. Воины 38-й армии вели ожесточенные бои на подступах к городу. 23 октября из района станции Совнаркомовская (на линии Полтава — Харьков) к боевым рубежам 216-й стрелковой дивизии подошел бронепоезд № 60 под командованием капитана И. Д. Турганова. Рассказывает комиссар бронепоезда Л. Г. Гольдфарб:

— Весь день мы вели огонь по немцам, рвавшимся к Харькову. Бронепоезд периодически выдвигался на открытую позицию, прямой наводкой поражая противника. Разведчики сообщили командиру: «Разгромлены две батареи. Противник на линию огня выставляет три новые». И в который раз подается команда лейтенанта Каштанова: «Прицел… трубка… огонь!».

Потом с замаскированного наблюдательного пункта разведки старшина Казакевич доложил по телефону: «По шоссе движутся немецкие танки». Гремит залп из всех орудий по мосту, расположенному на пути танков. Продвижение противника приостановлено. По приказу И. Д. Турганова огонь переносится на танковую колонну. Наблюдатели сообщают: «Два танка подбиты, остальные повернули назад».

В ночь на 25 октября командующий 38-й армией генерал Н. Г. Цыганов приказал командиру 1-го ОДБП оставить Харьков и обеспечить прикрытие железнодорожных составов, отходивших к Чугуеву. Эшелоны с оборудованием харьковских заводов, санитарные летучки под защитой орудий и зенитных пулеметов бронепоезда № 5 медленно продвигались к Купянску.

Неподалеку от железной дороги в окружение попал стрелковый полк 216-й дивизии. Советские пехотинцы, теснимые фашистами, несли большие потери. Экипаж бронепоезда № 60 вступил в бой. Капитан И. Д. Турганов приказал водителям двух

бронемашин, защищавших полотно железной дороги, и десантной роте охранять мосты от прорывавшихся в тыл гитлеровских автоматчиков. Артиллеристы лейтенанта Конощенко открыли огонь по врагу. Разведчики бронепоезда, находившиеся в расположении советской пехоты, корректировали огонь стальной крепости. Фашисты, неся потери от обстрела, несколько ослабили натиск. Батальоны полка успели перегруппироваться, готовясь к атаке.

По шоссе, проходившем вдоль железной дороги, фашисты подтянули танки. Вести по ним огонь с закрытых позиций было неэффективно. «Полный вперед!» — скомандовал И. Д. Турганов, и бронепоезд стремительно выехал из лощины на открытую позицию. В ходе ожесточенного боя было уничтожено четыре вражеских танка. Опомнившись, гитлеровцы сосредоточили на бронепоезде мощный огонь. Осколки снарядов с визгом били по броне. Бронепоезд вновь отошел на закрытую позицию в глубокой выемке. Через некоторое время враг подтянул мотопехоту. И опять бронепоезд вступил в открытый бой. Командир полка передал на бронепоезд: «Вашим огнем рассеяно и уничтожено до трех рот пехоты противника. Вырываемся из кольца. Прикройте отход».

Фашисты решили расправиться с неуловимым бронепоездом. Они пустили навстречу ему состав из сорока горящих вагонов, трех холодных паровозов и нескольких платформ с металлоломом и неисправными подъемными кранами. В темноте осенней ночи передовые посты заметили несущийся с немецкой стороны горящий состав. Положение было критическим: гитлеровцы взорвали входные стрелки, неподалеку противник, рвущийся к железной дороге, впереди надвигающийся таран. Капитан И. Д. Турганов, оценив обстановку, отдал команду: «Полный назад!» Ловким маневром удалось подставить под удар контрольные платформы. В результате столкновения они были разбиты в щепки, но основная боевая часть бронепоезда осталась невредимой.

Под руководством красноармейца Волосова развернулись работы по расчистке путей. Приходилось подрывать разрушенные вагоны, а обломки растягивать паровозом. Вскоре путь был свободен. На утро бронепоезд прибыл в Чугуев.

Пять суток шли бои за Харьков. В них наступавшие гитлеровские дивизии потеряли половину своего личного состава. Острые на язык фронтовые корреспонденты окрестили эти бои «харьковским кровопусканием». Части 38-й армии и гарнизон Харькова выполнили свой долг: задержали превосходящие силы врага до отвода частей Юго-Западного фронта на рубеж Тим —

Балаклея — Изюм — Ямполь.

«Фашистскому верховному руководству с горечью пришлось констатировать, что полуторамесячная отсрочка генерального наступления на Москву не достигла цели. Заняв более устойчивое оперативно-стратегическое положение, войска Юго-Западного фронта вновь перешли к активным боевым действиям. Их мощные удары, особенно в районе Харькова, доказали, что возрожденный Юго-Западный фронт по-прежнему является грозной силой», — отмечал Маршал Советского Союза И. Х. Баграмян.[8]

На дальних подступах к столице

В начале октября 1941 года обстановка на советско-германском фронте оставалась очень напряженной. Нанеся серьезное поражение войскам Юго-Западного фронта под Киевом, немецкое командование считало, что уже созданы условия для осуществления сокрушительного удара по советским войскам, оборонявшим столицу.

16 сентября командование группы немецких армий «Центр» направило в войска директиву о подготовке к наступлению на Москву. Операция получила кодовое название «Тайфун». Группа армий «Центр» тремя сильными ударами танковых группировок из районов Духовщины, Рославля и Шостки должна была расчленить оборону советских войск, окружить и уничтожить войска Западного, Резервного и Брянского фронтов. Тогда открылся бы путь подвижным группировкам на Москву с запада и юга, появилась бы возможность фронтального наступления пехотных соединений к нашей столице.

Придавая важнейшее значение направлению Брянск — Орел, исходному трамплину для удара на Москву с юго-запада, противник сосредоточил в составе 2-й танковой группы Гудериана пять танковых, четыре моторизованных, семь пехотных и кавалерийскую дивизии.

Войска 3, 13 и 50-й армий, прикрывавшие Севско-Орловское и Брянско-Калужское направления, занимали полосу обороны шириной в 290 километров.

30 сентября 1941 года, на сто первый день войны, соединения 2-й танковой группы Гудериана прорвали оборону войск Брянского фронта восточнее Глухова — Шостки. К 1 октября они вышли к Севску. 2 октября 1941 года на стыке 43-й армии Резервного и 50-й армии Брянского фронтов был нанесен второй удар подвижных соединений 4-й танковой группы и 4-й армии в направлении на Жиздру. Противник рассчитывал быстро соединиться с войсками 2-й танковой группы Гудериана и окружить войска трех армий Брянского фронта. 3 октября части 24-го и 47-го моторизованных корпусов группы Гудериана захватили Орел. В районе Брянска в полном окружении сражались части 154-й, 194-й стрелковых и 108-й танковой дивизий 50-й армии.

Вот в этих тяжелейших условиях и внесли свою лепту в оборону Брянска экипажи бронепоездов № 30 и 76 войск НКВД при боевом содружестве с пехотинцами 154-й и 194-й стрелковых дивизий.

Бронепоезд № 76 в боях еще под Минском уничтожил одиннадцать вражеских танков, три пулеметные точки, много живой силы противника. Его командир капитан В. А. Кононенко и комиссар А. П. Коростелев были награждены орденами Красного Знамени.

Материальная часть бронепоезда № 30 была построена летом 1941 года в Брянске. Участник боев под Брянском, ветеран-артиллерист И. В. Соколов свидетельствует:

— На станции Вязьма военный комендант передал мне приказ отправиться в Брянск для пополнения экипажей двух формировавшихся бронепоездов № 30 и 76. Через несколько дней на новом бронепоезде № 30 мы уже участвовали в боях. Немецкие войска прорвали нашу оборону и устремились к Орлу. Железнодорожный путь был поврежден, а мост через Оку взорван. Разведчики сообщили, что колонна гитлеровцев движется в сторону Карачева. Решили устроить им «горячую встречу». Когда колонна вышла из леса, мы открыли огонь. Снаряды точно ложились в цель. В этом бою мы уничтожили много автомобилей, четыре бронетранспортера, десятки офицеров и солдат противника.

Потом нам приказали следовать в направлении к Сухиничам. Когда мы прибыли на станцию Брянск-Орловский, там уже шел жаркий бой. Усилиями железнодорожников и нашего экипажа за ночь удалось восстановить один из путей для пропуска бронепоезда. Но на перегоне Зикеево — Березовский дорогу нам преградили фашистские войска. Самолеты противника бомбили нас несколько раз. Бронепоезд получил серьезные повреждения. Кончились боеприпасы, на исходе было топливо для паровоза. Из штаба 50-й армии был получен приказ: снять исправное вооружение, бронеплощадки взорвать. Экипажу направиться в штаб 50-й армии…

2 октября немецко-фашистские войска нанесли новый удар в направлении Орла. В Карачеве стало известно, что им удалось прорвать оборону наших войск. Бронепоезд № 76 получил задание: выйти в район Комаричей, южнее Брянска, уточнить обстановку на этом участке фронта. Из резерва охраны тыла Брянского фронта ему для усиления была выделена рота бойцов НКВД.

Вспоминает ветеран бронепоезда № 76 генерал-лейтенант в отставке Б. И. Чугунов:

— Бронепоезд остановился в нескольких километрах от станции Комаричи. Мы с замполитруком Яновым на бронированном автомобиле рванули вперед. Водитель Лексин остановил бронемашину у перрона вокзала. На станции тишина.

На перроне ни души. Наконец, Янов отыскал между постройками «местное население» — двух мальчишек лет семи-восьми. Судя по их настороженным и оживленным физиономиям, все новости им были известны.

— А что, ребята, много здесь немцев?

— Да, дядя, за станцией и на переезде видимо-невидимо. И танки у них есть, и пушки, — взахлеб начал один.

— Их там тысячи, товарищ командир, тысячи! — уточнил паренек постарше и указал в сторону переезда.

— А здесь?

— Здесь нету никого.

— Ну, спасибо! И марш домой, здесь сейчас стрелять будут.

Мальчишки поскучнели, но исчезли.

В комнате дежурного по вокзалу работали все системы связи. Звонили какие-то аппараты, телефон, мигали на пульте лампочки. По своей рации я соединился с бронепоездом, сообщил командиру обстановку.

— Продолжайте наблюдение, — сказал капитан В. А. Кононенко, — мы сейчас подъедем.

Я вышел на перрон встречать бронепоезд, а Янову приказал выдвинуться на бронемашине в сторону переезда, вести наблюдение и проверить данные, полученные от ребят.

В двух километрах от станции, у маленького железнодорожного переезда, разведчики обнаружили движение вражеских войск. Вдруг совсем рядом, из-за насыпи железной дороги, вынырнул немецкий танк и выстрелом почти в упор разбил бронемашину. Разведчики вернулись на станцию пешком.

Решение командира было однозначным — фашистов надо было остановить хотя бы на короткое время…

И вот наш бронепоезд на полной скорости вылетел на огневую позицию. С расстояния примерно 500 метров нам была хорошо видна вражеская колонна: танки, пушки, самоходки, пехота на автомобилях.

На бронеплощадках прозвучал сигнал: «К бою!». Четыре 76-миллиметровых орудия, восемь счетверенных пулеметных установок ударили во фланг походной колонны. Фашисты до первых наших залпов двигались довольно беспечно, чувствовали себя в полной безопасности и не ожидали нападения, а тут — бронепоезд, по тем временам — грозная огневая сила. Мы наблюдали, как застопорилось движение. На переезде образовалась пробка; несколько машин было сразу же подбито. Гитлеровцы выскакивали из грузовиков, метались, не понимая, откуда летят снаряды.

Наши артиллеристы стреляли быстро и точно. Особенно

отличался наводчик сержант Жуков. Невысокого роста, худощавый паренек, буквально волчком вертелся у орудия и успевал сделать выстрел раньше других артиллерийских расчетов. В азарте боя мы не сразу заметили, что фашисты, оправившись от растерянности, пристрелялись и начали накрывать нас огнем своих танков. Командир отвел бронепоезд назад. Затем мы еще раз повторили налет, но стрельбу уже вели с закрытых огневых позиций.

В Карачеве из штаба дивизии был получен новый приказ: бронепоезду выйти в район станции Орел и уточнить обстановку.

Орел, оказалось, был уже занят врагом. Доложив об этом, мы снова вернулись на станцию Карачев. Командир бронепоезда капитан Кононенко приказал мне разыскать штаб Брянского фронта и там получить указание о дальнейших наших действиях.

Прибыв в штаб фронта, я доложил о боевых операциях бронепоезда. В штабе с большим одобрением отозвались о действиях экипажа. Бронепоезду была поставлена дальнейшая задача: курсировать на участке Карачев — Брянск и уничтожать прорвавшиеся части противника.

Немецкая авиация висела над дорогами, забитыми потоками беженцев. Отстреливаясь от самолетов, бронепоезд шел на Карачев. На маленьком полустанке наша разведка узнала от местных жителей, что город в руках немцев, на станционных путях скопилось много техники, на улицах располагаются пехотные части.

Недалеко от станции бронепоезд открыл огонь. За один только налет наши орудия выпустили по противнику более 500 снарядов. Судя по огню и дыму, урон они нанесли гитлеровцам немалый. Через некоторое время вокруг железнодорожной насыпи, где стоял бронепоезд, начали рваться снаряды. Фашисты пристрелялись, и нам пришлось отойти.

В этот день мы произвели на город и станцию еще четыре огневых налета. Уже потом местные жители, уходившие от оккупантов, рассказывали, что артиллерийским огнем бронепоезда на станции было разбито несколько немецких эшелонов с техникой и боеприпасами.

На ночь мы укрыли бронепоезд в лощине у небольшого полустанка. Кочегары и машинисты раздобыли топливо, воду. Мы знали, что находимся в окружении. Но надеялись все-таки прорваться к своим. Поэтому постарались, чтобы бронепоезд был в полной боевой готовности. Командир выслал разведку на станцию Жиздра во главе с лейтенантом И. Мавренковым. Группа вскоре вернулась и доложила, что в Жиздре тоже немцы и что все мосты на этой железнодорожной линии уже взорваны.

С утра до позднего вечера группы самолетов противника беспрерывно бомбили бронепоезд. Мы отвечали огнем счетверенных пулеметных установок, вынуждая врага сбрасывать бомбы с большой высоты, что не причиняло бронепоезду серьезного вреда. Однако фашисты разрушили полотно железной дороги, маневрировать становилось все труднее.

С несколькими бойцами я отправился в разведку, чтобы найти штаб какого-нибудь крупного армейского соединения и доложить о нашем положении. В небольшом селении мы разыскали штаб 50-й армии и получили приказ: бронепоезд взорвать, экипажу пробиваться из окружения.

Бойцы вынули из орудий замки, разбили пулеметы, облили бензином и подожгли броневагоны. В топку паровоза машинисты бросили связку гранат, а затем подорвали вспомогательные платформы…

В степях под Ростовом

В октябре 1941 года на Южном фронте сложилась тяжелая обстановка. Захватив Донбасс, немецкие армии группы «Юг» устремились к Ростову. Его захват открывал гитлеровцам путь на Кавказ, к бакинской и грозненской нефти, к кубанским просторам с миллионами тонн хлеба. 9-я и 56-я армии Южного фронта не смогли устоять против бронированного удара танковой армии Клейста. Под напором превосходящих сил гитлеровцев они отступали к Дону. Стрелковые дивизии сражались героически, стараясь задержать фашистов на каждом возможном рубеже.

Ожесточенные бои с механизированными частями врага развернулись под Таганрогом. Действия наших войск прикрывали бронепоезда внутренних войск НКВД «Феликс Дзержинский» и № 59. Оба бронепоезда сражались на участке железной дороги Морская — Неклиновка — Матвеев Курган.

На участке Таганрог — Ростов оборону держали воины 36-й бригады НКВД полковника М. Е. Микрюкова. В состав ударной группы южнее Таганрога были также введены бронепоезда 7-го и 8-го отдельных дивизионов.

10 октября 1941 года командир 7-го ОДБП, базировавшегося на станции Самтредиа Закавказской железной дороги, подполковник В. П. Жмакин получил боевой приказ о срочной переброске бронепоездов на Южный фронт. В Ростов прибыли бронепоезда № 27 и 29. В подчинение В. П. Жмакина из состава 8-го дивизиона был передан тяжелый, вооруженный четырьмя 107-миллиметровыми орудиями, бронепоезд № 21 под командованием старшего лейтенанта А. О. Айрапетова.

Бронепоездам предстояло выдвинуться на линию обороны к Таганрогу. Но утром 17 октября гитлеровские танки ворвались в город. Закрепляя успех, танковые лавины врага устремились по узкой полосе побережья Азовского моря к Ростову-на-Дону. По приказу командования 56-й армии бронепоезда 7-го ОДБП были выведены на участок Марцево — Хапры. У станции Бессергеновка бронепоезд № 27 вступил в бой с передовым отрядом захватчиков. Его командир старший лейтенант Сидоров получил приказ заместителя командира дивизиона капитана И. З. Алхазашвили: любой ценой остановить рвущиеся к Ростову танки.

Курсируя на большой скорости, осыпаемый вражескими снарядами, бронепоезд № 27 сражался с фашистскими танками, беспощадно уничтожая их. Гитлеровцы обрушили на стальную крепость многочисленные удары авиации и артиллерии. Прямым попаданием бомб был поврежден котел паровоза, пробита

тормозная магистраль. Из строя вышли три орудия. Осколками снарядов заклинило башню 2-й бронеплощадки. Но экипаж, все его бойцы, мужественно, не дрогнув, отбивали атаки фашистов: свое задание «Остановить врага любой ценой!» они поняли сердцем.

Командир орудия сержант Н. Рудак, наводчик В. Анищенков, артиллеристы Гулякин и Якобишвили вели сокрушительный огонь по вражеским машинам. Вскоре погибли Гулякин и Якобишвили. Н. Рудак и В. Анищенков, оставшись вдвоем, в пороховом дыму стреляли из орудия, работая за целый расчет. Бронепоезд № 27 7-го отдельного дивизиона уничтожил в бою 16 фашистских танков. Как вспоминал бывший пулеметчик этого бронепоезда А. А. Куренков, за мужество, проявленное в бою, сержант Н. Рудак был награжден орденом Ленина, наводчик орудия В. Анищенков — орденом Красной Звезды, а машинист бронепоезда Ш. Цикаришвили — медалью «За отвагу».

Их подвиг среди сражавшихся здесь экипажей бронепоездов не исключение. На здании вокзала станции Таганрог-Пассажирский установлена мемориальная доска. Из надписи на ней мы узнаем, что 14–17 октября 1941 года на участке Марцево — блокпост 694, обороняя Таганрог, приняли последний бой бойцы бронепоездов № 14, 45 и 59. Все они входили в состав 8-го ОДБП под командованием подполковника И. А. Суханова.

Подполковник И. А. Суханов, командир 8-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Проявив мужество в схватке с многократно превосходящими

силами врага, нанеся ему большие потери, погибли комиссар дивизиона старший политрук Тюфяев, командир бронепоезда № 45 младший лейтенант Аленкин, командир 2-й бронеплощадки младший лейтенант Довгалев.

На станции Морская на острие танкового удара находился бронепоезд № 59 под командованием капитана А. Д. Харебавы. Командир взвода разведки лейтенант Гринчук доложил капитану А. Д. Харебаве: «Вижу на подходе 18 танков, около 30 автомашин с пехотой и колонну мотоциклистов, примерно 200 машин». И услышал: «Полный вперед!» «Есть полный вперед!» — повторил команду помощник машиниста Г. А. Шеляг. Бронепоезд, вырвавшись из-за поворота, встретился с вражеской техникой. «По танкам — бронебойным, по пехоте шрапнелью — беглый огонь!» — одна за другой зазвучали команды А. Д. Харебавы. Артиллерийские расчеты действовали слаженно. Загорелись вражеские танки и грузовые автомобили, по полю рассыпались поврежденные мотоциклы. Пулеметные очереди неслись вслед убегающим гитлеровцам. За пять минут было подбито десять танков и самоходных установок.

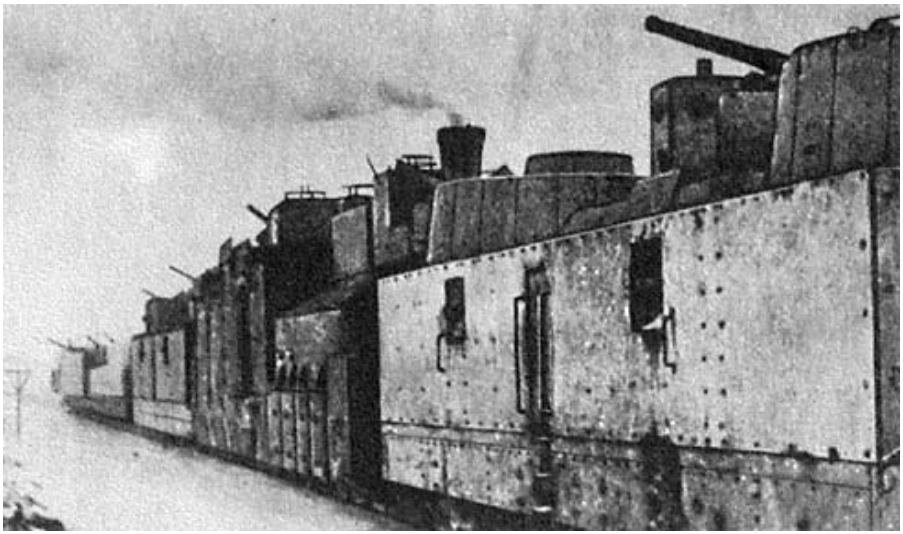
Враг продолжал напирать, подбрасывая свежие силы. Гитлеровцы повели массированный обстрел движущейся стальной крепости. Был поврежден путь отхода, и бронепоезд оказался в окружении. Десять вражеских самолетов было брошено против героического экипажа. Кольцо стало сжиматься. Огонь фашистов становился интенсивнее. Командир бронепоезда капитан А. Д. Харебава и комиссар политрук Гавриленко приняли твердое решение: стоять до последнего.

Окруженный бронепоезд продолжал сражаться. Под бомбовыми ударами вражеской авиации, уходя от попаданий, он не прекращал вести огонь. По броне беспрерывно стучали осколки, оставляли на ней свой след снаряды. Командир орудия старший сержант С. Лисицын занял место раненого наводчика и посылал по немецким танкам снаряд за снарядом. У пулеметчика М. Сигала в кожухе «максима» закипала вода, и все же он заставлял пулемет косить рвавшихся к бронепоезду немецких солдат. Помощник машиниста старший сержант Г. Шеляг встал за реверс вместо убитого машиниста бронепаровоза.

Майор А. Н. Енин, комиссар особого бронепоезда № 2 «За Родину!».

Взрывы бомб повалили набок паровоз и вторую бронеплощадку. Среди погибших был капитан А. Д. Харебава. Бойцы вели теперь огонь по вражеской пехоте из единственного уцелевшего зенитного пулемета. И сколько немецких солдат сложили тут головы, сказать даже трудно. Но фашистские летчики вскоре довершили разрушение бронепоезда. Автоматчики, прорвавшись к железной дороге, расстреляли раненых, контуженных, оглушенных взрывами бойцов бронепоезда. Расправлялись даже с мертвыми. Из экипажа бронепоезда № 59 в том бою осталось в живых только шестеро: С. Лисицын, Г. Шеляг, Г. Сокол, М. Сигал, М. Карагод, Н. Шкарейчук. Прошли годы. Пионеры Таганрогской школы № 31 разыскали братскую могилу павших бойцов, установили мемориальную доску.

В начале ноября 1941 года немецко-фашистские войска возобновили наступление из Донбасса для захвата Ростова-на-Дону. Чтобы усилить нашу оборону, прибыл особый бронепоезд № 2 «За Родину!» с десантной ротой под командованием капитана А. Л. Бондаренко.



Особый бронепоезд № 2 «За Родину!» на боевой позиции. Южный фронт, октябрь 1941 года.

Строительство бронепоезда началось в августе 1941 года. Вот что рассказывает комиссар стальной крепости А. Н. Енин:

— Первой датой в летописи бронепоезда следует считать 9 августа. В этот день в машиносборочном цехе брянского завода «Красный профинтерн», где стояли железнодорожные платформы с каркасами будущих бронеплощадок, собрались рабочие и служащие, мастера и инженеры, молодые станочники, слесари, формовщики. Речь как раз шла о нем, о бронепоезде «За Родину!». Первым выступил секретарь партийной организации цеха Ф. А. Филатов. Он рассказал, что надо сделать коллективу оставшихся, неэвакуированных, рабочих, чтобы справиться с ответственным заданием. А каково оно, это задание, каков объем работ, сообщили директор завода Г. Д. Гогоберидзе и главный инженер П. А. Ланцов, огласив постановление ГКО и СНК СССР о строительстве, наименовании и порядке комплектования команды бронепоезда из добровольцев.

Потом слово предоставили мне как военному комиссару бронепоезда. Я прибыл из Москвы, чтобы оказать помощь в строительстве и комплектовании экипажа бронепоезда. Выступление мое было кратким. В те дни не было нужды кого-то агитировать. Я лишь попросил рабочих ускорить строительство бронеплощадок и подчеркнул особую ответственность, трудность и опасность службы на бронепоездах, где нет места трусости и обязательно чувство товарищества, четкость и быстрота действий.

Едва кончился митинг, к моему столу стали подходить рабочие с единственной просьбой: «Запишите!». Помню первыми

в моем блокноте появились фамилии коммунистов и комсомольцев Павла Герасичкина, двух братьев — Николая и Сергея Петруниных, Сергея Никифорова, Сергея Авакова, Андрея Толкачева. Тогда же записались в команду три друга — семнадцатилетние комсомольцы Юрий Гаврилов, Эдуард Майданский и Юрий Роговой.

12 августа комиссар А. Н. Енин подписал первый приказ о зачислении в экипаж 72 добровольцев.

А линия фронта все ближе подвигалась к Брянску. И когда она остановилась в 40 километрах от него, решили строительство бронепоезда продолжить в Луганске. Двумя эшелонами туда отправились добровольцы боевого экипажа. В Луганск на паровозостроительный завод имени Октябрькой революции недостроенный бронепоезд прибыл 18 августа. Теперь за дело взялись представители обоих заводов. Дополнительно были построены две бронеплощадки: для зенитных орудий и под 107-миллиметровую пушку. Кроме того, для экипажа были оборудованы клуб, жилье, мастерские. Команда бронепоезда пополнилась луганскими добровольцами, получила необходимое вооружение, обмундирование.

Первый бой после выхода из ворот Луганского завода имени Октябрьской революции особый бронепоезд № 2 провел 25 октября 1941 года на станции Дебальцево, отбивая натиск фашистских войск.

Десантники особого бронепоезда № 2 «За Родину!» вступают в бой под Дебальцевом. 1941 год.

7 ноября он прибыл на станцию Ровеньки, получив задачу: обеспечить охрану железнодорожной ветки, прикрыть фланги 18-

й армии генерала В. Я. Колпакчи и 9-й армии генерала Ф. И. Харитонова. Бронепоезд и десантная рота заняли оборону на западной окраине поселка. Тишина и безлюдье настораживали. По всему было видно, что танки и пехоту противника надо ждать с минуты на минуту. Ранним утром гул бомбардировщиков, артиллерийские залпы и четкая дробь крупнокалиберных пулеметов всколыхнули затаившийся поселок. На бронепоезде вовремя заметили и метким огнем отбили налет трех «юнкерсов», пытавшихся бомбить станцию. Десятки сброшенных бомб не достигли цели и взорвались за пределами станции.

Несколько дней с утра до вечера вражеские самолеты настойчиво пытались прорваться к станции через плотную стену заградительного огня зенитчиков бронепоезда. Активность авиации противника была понятна. На станцию стали прибывать вагоны с войсками и танками вновь сформированной 37-й армии А. И. Лопатина. Под прикрытием бронепоезда эти войска благополучно разгрузились и в полной боевой готовности ушли на боевые позиции.

21 ноября противник занял Ростов-на-Дону и подошел к Новочеркасску. 22 ноября бронепоезд занял огневую позицию на западной окраине города. Десантная рота сменила ополченцев Новочеркасска под населенным пунктом Мишкин.

27 ноября бронепоезд участвовал в первой наступательной операции Южного фронта. Потом командир бронепоезда А. Л. Бондаренко и радист М. В. Иоффе сопровождали на броневике наступавших бойцов десантной роты и 68-й кавалерийской дивизии и руководили огнем артиллерии бронепоезда. Перед Аксаем им навстречу выскочили шесть гитлеровских танков и машина с автоматчиками. Десантники организовали оборону, встретили фашистов пулеметным и минометным огнем, пустили в ход гранаты. В дело вступила артиллерия бронепоезда. Атака была отбита, два танка остались дымить в поле.

29 ноября после двухдневных ожесточенных боев был освобожден Ростов-на-Дону. Но пришел срочный приказ: передислоцироваться на новое место. Успели только захоронить шестерых десантников, погибших при освобождении станции Аксай, и в ночь на 30 ноября бронепоезд покинул Аксай.

— После гибели бронепоездов под Таганрогом личный состав 8-го дивизиона был направлен на станцию Тихорецкая, — вспоминает бывший командир бронепоезда 8-го ОДБП подполковник в отставке А. И. Тилюпа. — Сюда прибыли 80 бойцов, возглавляемых комиссаром А. А. Реутцовым. В предыдущих боях мы до конца выполнили боевую задачу — нанесли фашистам ощутимый урон, дав защитникам Ростова-на-

Дону возможность лучше подготовиться к обороне.

Они были добровольцами экипажа бронепоезда «За Родину!». Слева направо: первый ряд — Н. П. Герасимов, связист, А. П. Ромашин, автомеханик, Е. И. Лапин, разведчик; второй ряд — А. И. Леонтьев, помощник машиниста, Г. Г. Синицын, старший кондуктор, С. И. Тутаков, пулеметчик.

В Тихорецкой формировался новый бронедивизион. Его возглавил капитан Н. И. Миронов, служивший до войны начальником штаба 8-го ОДБП. Большинство бойцов и младших командиров разрушенных бронепоездов № 14 и 45 были переданы в его подчинение. Вскоре в депо Тихорецкая под руководством бывшего командира бронепоезда гражданской войны капитана Г. Л. Рудых началось оборудование бронепоезда «Тихорецкий железнодорожник». К строительным работам подключились и мы, личный состав дивизиона. Среди воинов нашлись сварщики, слесари и рабочие других специальностей. Это была существенная помощь кубанским железнодорожникам. В начале ноября 1941 года бронепоезд уже был готов к испытательным стрельбам. В скором времени мы отбыли на фронт. В Тихорецкой оставалось командование и база 8-го дивизиона.

«Тихорецкий железнодорожник» действовал на участке Ростов — Новочеркасск. Ежедневно он совершал несколько огневых налетов на врага.

День 23 ноября 1941 года надолго останется в нашей памяти. Бронепоезд, ведущий огонь с боевой позиции, стали окружать вражеские танки. Бой был коротким, но ожесточенным. Четыре вражеских танка загорелись у железнодорожного полотна, остальные повернули назад. Большие потери понес и экипаж бронепоезда, погиб командир — капитан Г. Л. Рудых. Во время отхода к Ростову мы снова столкнулись с немецкими танками, которые стремились отрезать нам путь. Бронепоезд был серьезно поврежден, но отбивался героически. Только на первой бронеплощадке, которой я командовал, были 23 серьезные пробоины. Были повреждены и вторая площадка, и бронепаровоз. А бой длился еще шесть часов. Под прикрытием ночи нам удалось отойти в Тихорецкую. Стальная крепость встала на срочный ремонт. Через пять дней последовал приказ: передать «Тихорецкий железнодорожник» в состав 7-го ОДБП.

Оставшись без материальной части, мы снова взялись за оборудование двух бронепоездов. Но строительство затянулось, так как не хватало броневых листов и вооружения. Лишь к весне 1942 года были оборудованы два бронепоезда, командирами которых стали младший лейтенант С. В. Таранюк и лейтенант М. С. Шульман. Изменился и командный состав дивизиона: прибыли новый командир — майор Г. В. Егоровский и комиссар — старший политрук Н. И. Углик…

27 ноября 1941 года, поддерживая наступление частей 56-й армии на Ростов, бронепоезда № 21 и 29 7-го ОДБП с огневых позиций у станции Заречная открыли огонь по противнику. Командир 107-миллиметрового орудия сержант И. Кусмарцев прямым попаданием сбил купол собора на центральной площади города, где находился важный наблюдательный пункт фашистов. Отлично действовала и паровозная бригада, возглавляемая машинистом К. И. Дудурговым. Под обстрелом противника, часто меняя боевые позиции, паровозники давали возможность артиллеристам наносить удар за ударом по врагу.

После освобождения Ростова и восстановления железнодорожного моста через Дон бронепоезда 7-го дивизиона вышли на перегон Ростов — Таганрог, в те самые места, где героически погибли бронепоезда «Феликс Дзержинский» и № 59. Вспоминая сражения на этом участке, бывший машинист бронепоезда № 29 К. И. Дудургов, рассказывал: «Бои в районе станций Морская, Синявская, Хапры были очень жестокие. Наши бронепоезда уничтожили много живой силы и техники противника. Вообще, воевали мы здорово!»

Выйдя на участок Ростов — Таганрог, 7-й ОДБП находился в обороне более шести месяцев.

Приближался 1942 год. Бронепоезд № 21 старшего лейтенанта А. О. Айрапетова в очередной раз вышел на огневую позицию. В командирской рубке находился и заместитель командира дивизиона капитан И. З. Алхазашвили. Бронепоезд отделяло от фашистов 200 метров. Взволнованные стояли наготове командиры орудий. Прозвучал решительный голос А. О. Айрапетова: «Всем орудиям, огонь!» Степь сразу огласилась гулом и грохотом. Орудийные расчеты посылали на позиции врага один снаряд за другим. В стереотрубу Алхазашвили было видно, как рушились блиндажи, летели кверху обломки грузовиков, валилась наземь немецкая пехота. По переднему краю врага было выпущено более 700 снарядов. Обычно огневой налет длился не более 3–4 минут, но на этот раз Алхазашвили решил не торопиться. Когда немцы, собравшись с силами, начали ответный обстрел, бронепоезд еще минут 10 маневрировал, громя позиции гитлеровцев. Выполнив задачу, он отошел в тыл.

Днем на бронепоезд прибыл командир стрелковой дивизии. «Немцы никак не могут опомниться, — сказал он. — Разведка донесла, что грузовики возят убитых и раненых, точным попаданием разбито несколько блиндажей».

Капитан И. З. Алхазашвили повел бронепоезд для второго огневого налета. Теперь гитлеровцы пристально следили за линией железной дороги. Едва со стальной крепости полетели первые снаряды, фашистские батареи открыли ответный огонь. Им удалось повредить железнодорожный путь с обеих сторон бронепоезда. Немцы усилили обстрел. И. З. Алхазашвили по телефону связался с подполковником В. П. Жмакиным — командиром дивизиона. Через полчаса на подмогу подошел бронепоезд № 29 и открыл сильный огонь по врагу. Под прикрытием огня двух бронепоездов дорожный мастер Алексеев, командир орудия Букаткин, командир бронеплощадки Янютин, сержант Антонцев восстановили путь, и бронепоезда благополучно отошли. Разведка сообщила, что и второй налет в этот день принес гитлеровцам большие потери.

Огромную помощь бойцам 28-й отдельной железнодорожной бригады оказали бронепоезда № 2 «За Родину!» (командир — капитан А. Л. Бондаренко), № 6 «За Родину!» (командир — капитан П. К. Шурыгин) и № 11 «За Родину!» (командир — капитан П. М. Бойко).

16 ноября 1941 года части 4-го немецкого армейского корпуса перешли в наступление. К исходу дня они вклинились на 20 километров северо-восточнее Артемовска в глубину нашей обороны. Командующий 12-й армией генерал-майор К. А. Коротеев возложил на 28-ю отдельную железнодорожную бригаду

оборону участка Сентяновка — Водопровод. Для поддержки ее батальонов были переброшены три советских бронепоезда.

Утром 19 ноября под прикрытием огня двух бронепоездов железнодорожные батальоны начали наступление на Голубовку. Части бригады ворвались на северо-восточную окраину поселка и удерживали ее. В течение 20 ноября гитлеровцы неоднократно переходили в атаки, стремясь обойти правый фланг бригады. Но поддержанные огнем бронепоездов, которые уничтожили немало огневых точек и солдат противника, воины-железнодорожники отбросили фашистов. 21 ноября в ходе жестокой артиллерийской дуэли были повреждены бронепаровозы, что значительно ослабило действия бронепоездов. Но они продолжали мужественно сражаться, ведя активную оборону.

Вскоре прибыло подкрепление — стрелковая бригада, а с ней бронепоезд № 8 под командованием Героя Советского Союза Х. И. Ибрагимова. Один из участников этих боев И. М. Бобриков уточнил: «Бронепоезд № 8 «Имени изюмских рабочих» был построен в городе Изюм на Украине. В ноябре 1941 года он был переброшен под Ростов. Командовал бронепоездом № 8 Герой Советского Союза капитан Х. И. Ибрагимов. Звание это было получено им за участие в Советско-финляндской кампании 1939–1940 годов. Экипаж действовал мужественно и умело». Железнодорожники смогли восстановить один из бронированных паровозов и несколько боевых площадок. Место поврежденных бронепаровозов заняли небронированные паровозы — «черные», как их называли железнодорожники. Под командованием капитана Х. И. Ибрагимова бронепоезд № 8 снова вступил в схватку с врагом и отбросил пехоту захватчиков.

Шесть суток шел неравный бой, победителями в котором вышли воины-железнодорожники. Фашисты так и не смогли занять Сентяновку. 28 апреля 1942 года приказом Народного комиссара обороны 28-я бригада была переименована в 1-ю отдельную гвардейскую железнодорожную бригаду.

Оборона Крыма

Из ворот крымских заводов в помощь фронту вышло семь бронепоездов. Три из них были построены на Севастопольском морском заводе.

Вспоминает М. И. Казаков из Луганска:

— Из бригады морской пехоты я был переведен на бронепоезд «Орджоникидзевец» командиром отделения дальномерщиков. Солидное вооружение, четыре бронеплощадки на четырехосных платформах, бронированные борта и пол, корабельные 85-миллиметровые пушки, минометы, пулеметы «максим». К сожалению, состав для бронепаровоза серии Ов был тяжеловат, приходилось привлекать еще другой, небронированный.

Боевое крещение приняли у самого Перекопа. Противник имел значительное превосходство в авиации и мототехнике, наши войска отходили. «Орджоникидзевец» как мог прикрывал их отход. Не вернулись из разведки на дрезине командир бронепоезда капитан Булыгин, старшина Черкашин и рядовой Сахно. Командование принял на себя старший лейтенант Чайковский.

Бронепоезд уходил последним, принимал на себя удары наседавшего противника. В ночь на 28 октября бронепоезд подорвался на минах. Это произошло недалеко от станции Курман. Сняли мы с орудий замки, прихватили ручные пулеметы, и — пешком до станции Остряково. Там нас поджидал бронепоезд «Войковец». Вместе отражали атаки неприятеля с земли и с воздуха. Примерно через 10–12 часов путь отхода нам отрезали, пришлось материальную часть взорвать и вновь пешком добираться в Севастополь. Там мы влились в экипаж бронепоезда «Железняков»…

Об этом бронепоезде речь особая. Сейчас в Севастополе на пьедестале на вечной стоянке возвышается паровоз Эл-2500. В годы Великой Отечественной войны он водил в огненные рейсы «Железнякова». Укрываясь в железнодорожных тоннелях, бронепоезд совершал стремительные вылазки, в течение нескольких минут интенсивно обстреливая позиции врага. И также быстро исчезал. Фашисты окрестили бронепоезд «зеленым призраком».

Строили его коллективы морского завода и железнодорожного депо. 4 ноября 1941 года бронепоезд был готов к выполнению боевых заданий. Строители и личный состав бронепоезда с восторгом приняли предложение комсомольцев

назвать бронепоезд именем легендарного героя гражданской войны, и в тот же день на его бортах появилась надпись «Железняков».

Враг стоял недалеко от Севастополя. В своем первом рейсе «Железняков» обстрелял скопление войск противника в районе селения Дуванкой. Фашисты были застигнуты врасплох. Отлично работал орудийный расчет братьев Лутченко. Вдвойне чувствовали себя именинниками командиры расчетов Дроздов, Данилич, Бойко.

Возвратившись на базу, командир «Железнякова» капитан Г. А. Саакян и комиссар П. А. Порозов провели с командой анализ огневого рейса. Командиры предупредили экипаж, что борьба предстоит жестокая, что в сутки придется выходить в рейсы по многу раз, что надо особенно готовиться к отражению вражеской авиации… Дальнейшая боевая жизнь железняковцев потекла, как и предсказали командиры.

На следующий день было совершено пять огневых рейсов. Но фашисты организовали за бронепоездом повседневную охоту. Гитлеровские самолеты-разведчики висели над входом в Троицкий тоннель, где дислоцировался «Железняков». Дневные налеты пришлось отменить и действовать только в темное время суток.

Вот несколько боевых эпизодов, характерных для действий «Железнякова» в то горячее время.

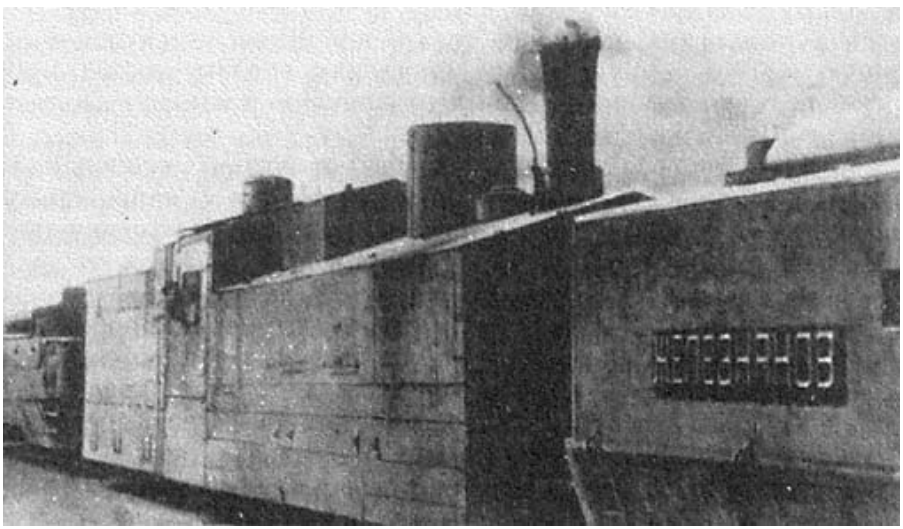
Бронепоезд вышел в ночной огневой налет, вел обстрел позиций противника, одновременно засекая его огневые точки и направляя огонь на их уничтожение. Вдруг на контрольной платформе вспыхнула бочка с горючим. Жидкость разлилась по полу и сделала бронепоезд яркоосвещенной мишенью. Пришлось дать полный назад. А платформу отцепить не догадались. Тогда младший лейтенант П. Андреев перепрыгнул на ходу на пылающую платформу. После невероятных усилий Андрееву удалось ее отцепить от состава. Но дорога шла под уклон, и платформа не отставала от бронепоезда. Одежда на младшем лейтенанте вспыхнула. Он бросал под колеса ломы, лопаты в надежде остановить платформу. Наконец, ему удалось притормозить ее. Расстояние между горящей платформой и бронепоездом медленно начало увеличиваться. Андреев с тормозной колодкой в руках спрыгнул с платформы и подсунул колодку под колесо. Платформа с грохотом налетела на препятствие, встала дыбом и повалилась набок. С нее скатились запасные рельсы и шпалы и, раскаленные, дымящиеся, рухнули на младшего лейтенанта Андреева.

Но герой не погиб. Падая, Андреев попал в канаву. Она и

спасла его. Бронепоезд тут же остановился, железняковцы поспешили на помощь и вытащили Павла Андреева из-под груды рельсов и шпал. В госпиталь Андреев выехать отказался, через неделю он уже встал на ноги.

Вместо получившего ранение капитана Г. А. Саакяна прибыл новый командир бронепоезда инженер капитан-лейтенант М. Ф. Харченко. В гражданскую войну прошел он путь от рядового до командира бронепоезда «Ураган»; награжден орденом Красного Знамени.

Однажды в Троицкий тоннель, где базировался «Железняков», пришел приказ во что бы то ни стало задержать фашистов на станции Мекензиевы Горы до подхода наших частей. Эта станция уже неоднократно переходила из рук в руки, и бронепоезд был неизменным участником всех боев. И вот вновь предстояло сражение.



Бронепоезд «Железняков». Весна 1942 года.

Как всегда в своих огневых рейсах, «Железняков» стремительно ворвался на станцию, где уже хозяйничали гитлеровцы, и открыл огонь с обоих бортов изо всех видов оружия. Посеяв панику среди противника, бронепоезд также стремительно отошел назад. Но фашисты заранее пристреляли железнодорожное полотно. Они, видимо, ждали, что «зеленый призрак» объявится. Один снаряд вырвал целое звено рельсового полотна, другой разорвался у небронированного паровоза. Еще от одного снаряда две контрольные платформы свалились под откос. Броневлощадка тоже сошла с рельсов, но чудом удержалась на насыпи.

Командир бронепоезда М. Ф. Харченко принял единственно правильное решение: оставить на бронеплощадках сокращенные орудийные расчеты, весь остальной личный состав направить на ремонт полотна. Путь был исправлен, но чтобы поднять бронеплощадку, нужен был паровоз, а он ударом снаряда был выведен из строя. Осколок повредил одну из дымогарных труб.

Об этом эпизоде вспоминает комсорг бронепоезда Н. Александров: «Тут и показал себя Женя Матюш, тихий, скромный помощник машиниста.

— Можно на время заглушить трубу, а уж потом в тоннеле остудить топку и провести более основательный ремонт, — предложил он.

— Но для этого надо лезть в топку, — возразил машинист, — а в ней сейчас все триста градусов, если не больше. Выход один — спускать пар.

— Нельзя этого делать, — упрямо возразил Женя. — Разрешите, я полезу в топку и заглушу трубу.

— Чудак, ты же вспыхнешь, как свечка, а в лучшем случае — сваришься, как рак, — сказал командир бронепоезда.

— А вы мне поможете, — продолжал настаивать Женя, — будете поливать из шланга, чтобы не поджарился. Лазил же матрос Гребениченко в топку крейсера. Вы сами об этом рассказывали. А там котлы куда больше паровозного и опаснее. Надо же спасать бронепоезд, того и гляди снова налетят самолеты. Посмотрите, ничего со мной не случится.

Командир согласился, надо было спешно выводить бронепоезд в безопасное место. Матюш вытащил из кармана комбинезона комсомольский билет, фотографии и, передавая, сказал:

— Поберегите пока, а то еще испортятся.

Женю обули в валенки, надели ватную куртку, брезентовые брюки, укутали в дождевик, лицо покрыли марлей, сложенной в несколько раз, нахлобучили шапку и с ног до головы окатили водой из шланга. С помощью товарищей Женя втиснулся в пышащую жаром темную дыру. Направили в топку сильный луч аккумуляторного фонаря. Время от времени машинист Поляков поливал смельчака холодной водой.

Рядом с паровозом гремели взрывы, от которых стальная махина вздрагивала, как живое существо. Но все с напряженным вниманием прислушивались к звукам из топки. Наконец оттуда донесся слабый голос:

— Вытаскивайте.

Вбить другую заглушку со стороны дымовой коробки уже не составляло труда. Вскоре топка загудела, паровоз снова был на

ходу. Через несколько минут была поднята на рельсы и бронеплощадка. Крепость на колесах вышла из-под обстрела».

И еще об одном случае нужно рассказать, который тоже произошел в Мекензиевых Горах. Это был один из удачных налетов «Железнякова» на позиции врага. Станция и ее окрестности были усеяны трупами фашистов. Бронепоезд направился обратно к себе в тоннель, когда по бронеплощадкам разнеслась страшная весть: на станции, где только что разгромили фашистов, в одном из складов найдены тела шести красноармейцев, раздетых, изуродованных.

Комиссар принял решение: надо, чтобы каждый железняковец увидел содеянное варварами. Стиснув зубы и сжав кулаки, проходили моряки мимо замученных товарищей, каждый желал как можно скорее отправиться в бой и бить извергов за их преступления.

В двадцатых числах мая наши войска были вынуждены оставить Керченский полуостров, и фашисты все свои силы бросили на Севастополь. В начале июня на город сыпались тысячи авиабомб и снарядов. Казалось, что после такой обработки на нашей стороне ничего не останется. 7 июня фашисты начали третье наступление на город. Гитлеровцы, конечно, не думали, что дорогу им вновь преградит «зеленый призрак». А он выскочил навстречу вражеским колоннам и открыл шквальный огонь. Враг отступил.

15 июня поступил приказ: обстрелять скопление танков в лощине около Мекензиевых Гор. Не доезжая метров четырехсот до цели, открыли огонь бронебойно-зажигательными снарядами. Вспыхнули две передние машины и одна в хвосте колонны. Начался переполох. У колонны не было движения, собственные дымящие танки мешали.

На помощь машинам с крестами поспешила авиация. Самолетов налетело очень много. Не желая рисковать, железняковцы решили уйти в тоннель. Летящую неприятельскую армаду они встретили дружным огнем. «Мессеры» и «юнкерсы» чувствовали себя в небе не совсем уютно. Бомбы летели мимо цели. Но все же одна из них попала в железнодорожную колею. Это был излюбленный способ борьбы противника с советскими бронепоездами. Опять предстоял ремонт под непрерывным огнем вражеской артиллерии и авиации. Выяснилось, что рельсы так исковерканы, что ставить их обратно на место нельзя, а на контрольной платформе запаса рельсов нет. Кто-то подсказал, что на станции Мекензиевы Горы их лежит множество. И ничего, что там на станции сейчас фашисты. На полном ходу ворвался туда бронепоезд, как обычно, стреляя по удивленному и

ошарашенному неожиданностью противнику с обоих бортов, остановился, взял к себе на контрольную платформу с десяток рельсов и помчался назад. Полотно было исправлено. «Железняков» направился в Цыганский тоннель, в свое убежище. Фашисты в ярости вновь подняли бомбардировщики. Едва бронепоезд втянулся в тоннель, как ударом бомбы вход в него был завален. Но ведь у тоннеля есть и выход… Ночью бронепоезд отправился в свой очередной огневой рейс с другой стороны.

Вскоре «Железняков» передислоцировался в Троицкий тоннель, ближе к черте города. Там уже спасались от бомбежек около 400 жителей. Стали возникать проблемы с заправкой бронепоезда, со снабжением продовольствием горожан.

«Железняков» продолжал жить и воевать. Днем, когда бронепоезд был в тоннеле, бойцы снимали с платформ минометы и вели огонь по противнику. Ночью совершали недалекие вылазки для огневых налетов.

26 июня 1942 года под ударами авиабомб рухнул потолок тоннеля, завалило вторую бронеплощадку. Там были бойцы. Пятерых удалось спасти. Двенадцать оказались погребенными.

Фашисты посчитали «Железнякова» захороненным в тоннеле. Но в ближайшую же ночь бронепаровоз и первая бронеплощадка совершили три огневых налета через противоположный, свободный выход.

Налеты вражеской авиации следовали один за другим. Весь день над тоннелем стоял вой самолетов и грохот бомб. Подъездные пути были разбиты, оба входа в тоннель завалены. Но железняковцы не сложили оружия. С наступлением темноты, а июньские ночи самые короткие, было решено проложить железнодорожную колею на несколько десятков метров, и тогда «Железняков» выйдет в свой очередной 140-й огневой рейс. Этот рейс состоялся, но оказался последним.

Машинисты поддерживали пар в котле, и примерно в половине ночи прозвучала команда: «Тихим ходом вперед!» Бронепоезд выдвинулся на площадку перед входом в тоннель и открыл огонь. Успел сделать 30 выстрелов, и сразу на горизонте появилась стая фашистских бомбардировщиков. Бронепоезд втянулся в тоннель, но на этот раз камень не выдержал разрыва авиабомб, все обрушилось. Расчистить выход из тоннеля более не представилось возможным.

М. Ф. Харченко приказал снять все доступное вооружение и установить его у того выхода, где завалена вторая бронеплощадка. Железняковцы продолжали бой, обороняя город Севастополь вместе с другими войсковыми частями.

Бронепоезда в Крыму действовали и на других участках. Так,

на Керченском полуострове действовал построенный на заводе имени Войкова бронепоезд № 74. Враг уже вплотную подошел к городу Керчь. 74-й встретил его на окраине. Рассеял танковые колонны, сбил один вражеский самолет. 19 мая в бронеплощадку попал термитный снаряд, начали рваться боеприпасы. Командир бронепоезда Петр Кононенко принял единственно правильное решение — вышедшую из строя материальную часть уничтожить окончательно. Машинист, старший сержант А. И. Ширшов взорвал состав. Ночью его экипаж переправился через Керченский пролив на Кубань.

У Перекопа в районе Ишуни первое боевое крещение получил бронепоезд «Смерть фашизму!», построенный железнодорожниками станции Сараголь (ныне станция Айвазовская). Большую помощь в строительстве оказали коллективы предприятий Феодосии.

Силами Кумыш-Бурунского железнорудного комбината был поставлен на рельсы бронепоезд «Горняк». Бригаду машинистов создали из рабочих-добровольцев комбината — И. А. Бакланова, Н. И. Никитенко, С. М. Орлова. В конце сентября «Горняк» был переброшен в Севастополь, там после модернизации он защищал город.

У стен древнего Курска

Шел октябрь 1941 года. Гитлеровская авиация по нескольку раз в сутки бомбила Курск. В эти дни железнодорожники Курского узла решили своими силами построить два бронепоезда. 15 октября 1941 года в замаскированных цехах Северного и Западного паровозных депо началась напряженная работа. Основное оборудование уже было вывезено, не хватало инструмента, материалов: Но это не остановило людей. У маленьких маневровых «овечек» работали котельщики и электросварщики, слесари и автоматчики.

Умелыми и инициативными руководителями строительства проявили себя начальник Западного депо А. И. Мисяк, заместитель начальника Северного депо по ремонту С. А. Зикеев, котельные мастера М. П. Болдырев и М. В. Козельский. В сложной прифронтовой обстановке образцово трудились бригадиры И. Н. Григорьев и М. П. Щербаков, котельщики С. П. Болдырев, братья Василий и Алексей Петрухины, Н. В. Никитин, электросварщики И. Н. Хахалев (мастер цеха), В. А. Ветров, И. А. Ефанов, П. Н. Булатников, И. П. Масленников, автоматчик М. И. Прошин, слесари Ф. А. Глушев, П. П. Загрецкий. Все они находились в депо по 14–16 часов. Домой не уходили, отдыхали прямо возле строящихся бронепоездов.

В ремонтном пункте железнодорожники оборудовали броневагоны (бронеплощадки). Тут умело, расчетливо велась сложная работа. Под руководством В. П. Ховалкина и Г. В. Лобищева поездные вагонные мастера И. П. Ховалкин, С. М. Бутов, А. П. Грицаев, А. М. Бубликов, сварщики П. П. Жиронкин, С. М. Шашелев, П. Г. Ламонов устанавливали тяжелые броневые листы, надежно покрывая броней четырехосные пульмановские вагоны.

И. Н. Хахалев, мастер сварочного цеха паровозного депо Курск-Северный.

Большую роль в создании бронепоездов в Курске сыграл заместитель начальника артиллерии 13-й армии полковник М. П. Смахтин. Уроженец Курской губернии, активный участник гражданской войны, он хорошо понимал, какую помощь могут оказать бронепоезда частям 13-й армии, сдерживая огнем орудий и пулеметов рвавшиеся на восток фашистские войска. В вагонный участок была откомандирована группа бойцов, которые устанавливали артиллерийские орудия и пулеметы.

К 21 октября, всего за шесть дней, был оборудован бронепоезд № 1 Северного депо. Ему поручили нести охранную службу на участке Курск — Букреевка. 30 октября курские железнодорожники передали и второй бронепоезд частям 2-й гвардейской дивизии, защищавшим Курск.

«Его крутые плечи одевали броней торопливо, но тщательно. Враг стучался в ворота родного города, и не было времени доделывать стальные панцири паровозного тендера и одной из площадок. Но каждая заклепка звонкой брони была вогнана по всем правилам искусства. Рабочие Курского депо с гордостью оглядывали создание рук своих. Движущаяся крепость поблескивала дулами орудий и пулеметными стволами… Не было торжественных речей. Гулкий паровозный гудок заменил все приветствия. Слушая этот могучий голос, рабочие переглянулись. И один из них тихо сказал: «Наш земляк, курянин», — так писал о рождении второго курского бронепоезда на страницах газеты «Красная звезда» 26 июня 1942 года известный советский поэт, старший батальонный комиссар А. И. Безыменский.

Лучшие мастера, стахановцы первых пятилеток пошли на бронепоезда машинистами, помощниками, кочегарами, кондукторами и вагонными мастерами. Старшими машинистами бронепоездов стали П. Г. Карачевцев и А. В. Киселев. Личный состав 30 октября принял присягу. Совершив трудовой подвиг, куряне шагнули навстречу ратному подвигу.

В ночь с 26 на 27 октября в связи с отходом главных сил 13-й армии на восток 2-я гвардейская дивизия заняла оборону непосредственно в Курске. Плечом к плечу с воинами дивизии на защиту родного города встали батальоны народного ополчения.

Бойцы из народного ополчения были подлинными героями. В большинстве они не имели военной подготовки. Да и вооружения недоставало. На четыре полка ополчения было всего 450 винтовок, несколько станковых пулеметов устаревших систем. Люди были вооружены охотничьими ружьями, самодельными гранатами, бутылками с зажигательной смесью.

31 октября 9-я танковая и 95-я пехотная дивизии гитлеровцев вышли на северные подступы к Курску в районе кирпичного завода. На другой день развернулись бои за город. «Сознавая ответственность за обороняемый под Курском рубеж, советские войска дрались с удвоенной силой, — вспоминает бывший командир 395-го стрелкового полка 2-й гвардейской дивизии, Герой Советского Союза, Главный маршал бронетанковых войск А. Х. Бабаджанян. — Энтузиазм защитников города был так велик, что, казалось, не быть Курску в руках неприятеля».

Командир бронепоезда № 1 старший лейтенант И. А. Сазанов получил от командира дивизии полковника А. З. Акименко первый боевой приказ: не дать прорваться гитлеровцам к железнодорожному узлу до наступления темноты, вести артиллерийский огонь по позициям противника в окрестностях сел Овсянниково, Сапогово, Шуклинка.

Около 11 часов вечера бронепоезд остановился на огневой позиции возле небольшого мостика. Разведчики сообщили, что фашистская колонна с обозом движется по Фатежскому шоссе. Выстрелы разорвали ночную тишину. Командиру стальной крепости было хорошо видно, как на горе рвались один за другим снаряды, вздымались всполохи пламени. Не успевало затихать эхо разрывов, как новые залпы следовали один за другим. Крепко досталось фашистскому батальону. В ночном бою было уничтожено более 200 гитлеровцев.

Утром 2 ноября бронепоезд вышел на огневой рубеж к разрушенному путепроводу. Еще вчера ночью бронепоезд отходил по нему, обвешанному головыми шашками. Рано утром саперы взорвали это сооружение. Сильным взрывом изуродованная

ферма моста была отброшена на железнодорожные пути, ведущие в Москву.

С высокой насыпи артиллеристам и пулеметчикам бронепоезда хорошо была видна открытая пойма реки Тускарь, тянувшаяся до самой Щетинки. По ней перебежками двигались цепи вражеских солдат. Под прикрытием сильного артиллерийского и пулеметного огня батальон гитлеровцев переправился на левобережье Тускаря и начал наступление на позиции 2-го батальона 535-го гвардейского стрелкового полка, занимавшего оборону в колхозном саду села Сабли но.

Фашистские автоматчики миновали старое шоссе. Теперь их от наших окопов отделяло всего 400 метров. Командир бронепоезда И. А. Сазанов с открытой площадки напряженно всматривался туда, где находилось передовое охранение батальона. Редкими выстрелами отвечали наши бойцы, на счету был каждый патрон. Сазанов послал в помощь пехоте два орудийных расчета с пулеметами. Через несколько минут они открыли огонь по приближающимся цепям противника. Натиск гитлеровцев заметно ослабел. Как только возобновилась их очередная атака, свинцовый пулеметный ливень заставил фашистские ряды залечь.

Минут через двадцать из-за шоссе «зачавкали» минометы. По броне застучали осколки. Мины рвались рядом, вырывая клочья земли из высокой насыпи.

Бой длился уже третий час. Бронепоезд, маневрируя под вражеским огнем, упорно обстреливал прибрежные кусты ивняка, откуда то и дело появлялось подкрепление противника.

…Овладев Курском, гитлеровские войска развивали наступление на Щигры. Части 2-й гвардейской дивизии вели упорные бои с наседавшими фашистами. Шел четвертый боевой день. Но экипажу бронепоезда казалось, что их ратная жизнь идет Давным-давно.

Стояла низкая густая облачность. Беспрерывно шел дождь с мокрым снегом. Оборону восточнее Ноздрачева занимали бойцы 395-го гвардейского полка и особого батальона, сформированного в Курске из сотрудников милиции и НКВД. Продрогшие и промокшие насквозь пехотинцы кляли слякоть и грязь. Окапываться они не могли — окопы заливала жижа.

Во 2-й гвардейской дивизии было всего четыре орудия, и потому артиллеристы кочевали с ними по 10-километровому фронту, создавая видимость, что по врагу ведут огонь несколько батарей. Курский чернозем раскис настолько, что артиллеристы с трудом вытаскивали из земли колеса орудий. Костры для обогрева разводить запрещалось, так как вражеские минометы

тотчас же открывали огонь.

Тридцать лет спустя бывший командир 2-й гвардейской стрелковой дивизии генерал-майор А. З. Акименко вспоминал: «Дивизия была сильно ослаблена в непрерывных боях. Осенняя распутица тормозила маневренность артиллерии. Для нас бронепоезда были единственной огневой поддержкой. Благодаря им мы держались на железной дороге…».

Бронепоезд № 1 по указанию командира И. А. Сазанова ушел заправиться в Щигры. Внезапно гитлеровцы стали обстреливать позиции особого батальона. Снаряды перелетали через головы бойцов, рвались за их спинами. Но вот они полетели в обратном направлении. Бойцы по привычке прижимались к земле, втягивали головы в плечи. «Порядок» навел бронепоезд. База дивизиона оказалась рядом, экипаж быстро пополнил боезапас и в самый нужный момент возвратился к месту боя. По оккупантам было совершено более 70 залпов.

К полудню туман стал рассеиваться. Бронепоезд стоял у семафора, готовясь в путь. Неожиданно раздался сигнал воздушной тревоги. Над составом разворачивались «юнкерсы», образуя в небе кольцо. А на бронепоезде нет ни одной зенитки. Как быть?

Положение спас машинист П. П. Аксентьев.

— А ну, берите поживее лопаты, — обратился он к своим помощникам по паровозной бригаде, — бросайте в топку курной уголь.

В топку полетели одна за другой увесистые глыбы. Густой черный дым заволок бронепоезд. Фашистские летчики кружились над дымовой завесой, выискивая цель. Потом, наугад, стали сбрасывать смертоносный груз. Бронепоезд закачало в разные стороны.

— Это посложнее маневров на станции, — проговорил машинист Аксентьев, — тут пляска со смертью!

Отбомбившись, самолеты улетели, так и не попав в бронепоезд. Крепость на колесах отправилась в Щигры. Как хороших знакомых встречал здесь бойцов заместитель начальника артиллерии 13-й армии полковник М. П. Смахтин. И. А. Сазанов доложил Михаилу Петровичу о налете. Тот внимательно выслушал, осмотрел бронеплощадки, почему-то покачал головой и, не сказав ни слова, быстро зашагал к старому вокзалу.

Вскоре к бронепоезду подъехала машина. В кузове был установлен зенитный спаренный пулемет. Зенитную установку подняли на платформу. Теперь на бронепоезде была площадка противовоздушной обороны.

Утро 5 ноября выдалось холодным и ветреным. В воздухе кружили крупные хлопья снега, устилая мерзлую землю. Свинцовые тучи плотно закрыли небо. Царила необычная для боевых дней тишина, не слышно было визга разрывных пуль, завываний снарядов, шелеста мин — огневых «подарков» противника. Не открывал огонь и бронепоезд, замаскированный в выемке. Паровозники были в лучшем положении — горячий воздух, струившийся от топки, обогревал их даже в холодные дни. Они, грея руки, сосредоточенно молчали. Беспрерывные бои утомили людей.

Еще бронепоезд не тронулся, как пронзительно завыла сирена. «Воздух!» — закричал кочегар К. В. Ковалкин, спрыгнув с тендера в будку с ловкостью кошки.

С ревом на бреющем полете пронеслись два «юнкерса». Фонтаны земли обрушились на бронепоезд. На втором заходе зенитчики быстро разворачивали тяжелый спаренный пулемет.

— Бей! Бей скорее! — услышал за спиной сержант Н. Ф. Аганин взволнованный голос заместителя командира бронепоезда лейтенанта В. И. Чукрина. — Ты, что, заснул?

Но Николай Аганин не отрывал взгляд от самолетов. Один из «юнкерсов» снижался с нарастающим воем. Николай выжидал, стараясь не выпустить из прицела обнаглевший пикировщик. Как только самолет выровнялся на выходе из пике, по нему кинжальной струей полосонула пулеметная очередь. Еще одна, еще… Самолет резко качнулся, медленно, неуверенно набирая высоту. От хвоста потянулся зловещий дымок. Потом, густо чадя, «юнкерс» рухнул вниз. Взметнулся черно-оранжевый столб, и все стихло. Аганин вздохнул всей грудью и с радостным облегчением повернулся к лейтенанту Чукрину. По раскрасневшемуся лицу текли струйки пота.

— Вот как их надо в землю вгонять, — не скрывая своего торжества, сказал Николай Аганин. Чукрин стиснул сержанта в объятиях.

— Ловко ты его поддел, ничего не скажешь! Это первый у тебя? — лейтенант теребил Аганина.

— Первый, — робко ответил Николай. Усталый, он присел на борт платформы, торопливо свертывая цыгарку.

Лейтенант Н. Ф. Аганин, командир зенитно-пулеметной установки бронепоезда «Бесстрашный».

После боя командир бронепоезда № 1 И. А. Сазанов в наградном листе писал: «Во время боев с фашистами сержант Николай Аганин умело командовал своим расчетом. Благодаря четким действиям уничтожались самые важные огневые точки противника. За проявленное мужество и отвагу достоин правительственной награды — ордена Красной Звезды».[9]

Враг по-прежнему наступал на Щигры. Три полка гитлеровских захватчиков при поддержке артиллерии атаковали части 2-й гвардейской дивизии. Свое мужество гвардейцы противопоставили превосходящему количеством противнику.

Командир 875-го полка полковник М. И. Добровольский не отходил от, телефона. Чего только не передавалось в эти часы: просьбы о помощи, приказы, советы, ругань и слова благодарности.

— Держимся из последних сил. Гитлеровцы бросили новые резервы, движутся колонной с обозом, — охрипшим голосом говорил Добровольский.

После длительной паузы усталым, раздраженным голосом командир дивизии распорядился:

— На отступление приказа не даю. Держаться любой ценой. А на подмогу пришлю бронепоезд. Пусть он наведет порядок.

Гулко постукивая на стыках, бронепоезд № 1 под командованием И. А. Сазанова медленно приближался. Немцы, начавшие было стрелять по составу, быстро прекратили огонь. Виданное ли дело, чтобы поезд выходил так близко на передовую. Гогоча, размахивая руками, они во весь рост бежали к

железнодорожному полотну.

Экипаж бронепоезда готовился к встрече с врагом. Два пулемета из отделения Е. М. Громовенко вынесли на открытую платформу — под защиту из шпал. Даже кочегар Иван Ляликов, вооружившись винтовкой, вылез на тендер, чтобы вести огонь по гитлеровцам. Фашисты приближались. Метров сто пятьдесят отделяли их уже от бронепоезда.

— Огонь! — скомандовал И. А. Сазанов.

Блеснуло пламя, вырвавшись из ствола. Задрожал, зазвенел воздух. Еще залп! Еще… Впереди вставали шапки разрывов, разбрасывая клочья земли, щепки от телег и ящиков. Гитлеровцы разбегались по сторонам, но их повсюду настигали осколки от снарядов и пули.

Пулеметчик Е. Г. Феоктистов перекатил свой «максим» к правому борту платформы.

— Стреляй, стреляй! — теребил его второй номер Андрей Морин. Феоктистов не отвечал, хладнокровно поджидая, когда гитлеровцы вновь бросятся к бронепоезду.

И вот новая атака. Короткими очередями забил пулемет. Два десятка гитлеровцев упали, как подкошенные, и больше не шевелились. Рядом с площадкой разорвалась мина. Пулемет запнулся.

— Что с пулеметом? — закричал сержант Е. М. Громовенко. Не дождавшись ответа, он бросился к «максиму». Феоктистов стонал, обхватив голову руками. По пальцам струилась кровь. Морин неумело накладывал бинт. Сержант быстро заправил ленту и дал длинную очередь. Перебинтованный Е. Г. Феоктистов подполз к пулемету. Он не выпускал из слабеющих рук прыгающие рукоятки пулемета, пока вновь не был ранен и не потерял сознание.

Опустив счетверенный пулемет, зенитчики Иван Шухров, Павел Гончар и Алексей Горбатюк расстреливали наседавших фашистов.

— Веселей, веселей, ребята! — звучал бодрый голос сержанта Николая Аганина, бегавшего по зенитной площадке. — Наши артиллеристы дали фрицам припарку, а мы их помоем до кровавых слез.

Поставив на чердаке рабочей казармы два миномета, фашисты повели обстрел бронепоезда. Мины падали одна за другой. На платформе рядом с ящиками снарядов возник пожар. Пламя угрожало перекинуться и на другие площадки. Поездной вагонный мастер С. М. Бутов, пробившись сквозь огонь, быстро отцепил платформу.

— Братва! Сбрасывай ящики, да поживей, — услышали его

звонкий голос пулеметчики.

В дыму замелькали фигуры воинов А. И. Денисова, Е. М. Громовенко, С. С. Михайлова. На Сергее Бутове горел ватник, но он, обжигая руки, подавал снаряд за снарядом. Пожар потушили быстро. И тут же под обстрелом прицепили платформу к составу.

Фашисты, потеряв более 200 человек, отступили. Однако часам к трем дня пришли в себя и возобновили наступление. Большая колонна, растянувшись по железнодорожному полотну, двигалась к 40-му километру.

С расстояния 300 метров бронепоезд открыл огонь. Наводчик В. Н. Тюпин, подающий снаряды П. В. Комиссаров работали, как заведенные.

И снова побежали гитлеровцы, но скоро вернулись к полотну железной дороги, поползли по насыпи, пытаясь окружить бронепоезд. Замаскировавшись за пригорками, немецкие автоматчики повели прицельный огонь по пулеметам. Осколками мины ранило заряжающего В. П. Карикова и еще двух бойцов. Один из осколков, зацепившись за выступ брони, высек сноп искр. Вскрикнув, Фирсов прикрыл лицо руками.

— Товарищ политрук! Вы что, ранены? — встревоженно взялся за плечо комиссара сержант Ю. И. Логачев.

— Не паникуй, слегка задело, — распрямился Фирсов.

От гулкого разрыва мины весь состав содрогнулся, будто споткнувшись на бегу. Лязгнули буфера, зашипел воздух. Повреждена воздушная тормозная магистраль. Выскочив из броневагона, Бутов побежал вдоль состава. Шагах в тридцати шлепнулась мина. За ней другая, третья… Бутов бежал, не останавливаясь. Надо было выпустить воздух из всех запасных резервуаров. Его осыпало комьями земли. Он лишь пригнулся, огляделся и снова полез под платформу к очередному резервуару.

Сержант С. М. Бутов, поездной вагонный мастер бронепоезда № 15 13-й армии Брянского фронта.

Через несколько минут бронепоезд медленно пятился под уклон, выйдя из боя без прямых попаданий, но с десятками глубоких вмятин от осколков. Команда бронепоезда выстояла, выдержала этот бой.

Потеряв более пятисот человек, десять автомашин, около двадцати подвод, фашисты так и не смогли продвинуться к Охочевке до вечера.

Утром 21 ноября 1941 года бронепоезд № 1 уходил к Охочевке. Миновав подъем, он остановился под прикрытием высокой насыпи. Бой, как задумал командир И. А. Сазанов, решили дать на 52-м километре, где шоссе и железную дорогу разделяли 25–30 метров.

Фашисты приближались. И опять бойцы в большом напряжении застыли у орудий и пулеметов. Из-за поворота бронепоезд стремительно пошел на врага. Пулеметные очереди разрезали воздух. Гитлеровцы в панике начали разбегаться, бросая повозки и стараясь укрыться в придорожных кустах. Но огонь наших бойцов был меток.

Разгорался ожесточенный бой. Из вагонов с винтовками и ручными пулеметами выскочили командиры бронеплощадок С. Т. Дегтярь, Г. Ф. Ладохин, старшина М. С. Губинов, оружейный мастер П. Н. Иванов, пулеметчики Е. М. Громовенко, А. И. Денисов, С. С. Михайлов, И. Н. Геращенко, главный кондуктор Г. И. Гусев.

— Приготовить гранаты! — раздался голос комиссара Н. И. Фирсова.

Точно заговоренный от пуль, комиссар бежал в полный рост, не оглядываясь, подчиняясь неудержимому порыву встречного боя. По тяжелому топоту сапог, хриплому дыханию, выкрикам «Бей гадов!» он не сомневался, что боевые товарищи устремились за ним. Внезапно смолк треск выстрелов. В дело пошли штыки. Гитлеровцы, едва опомнившись от стремительного удара, стали спешно подтягивать резервы. Справа с косогора заухали противотанковые орудия. Снаряды со свистом рвались около броневагонов. От прямого попадания была разбита труба паровоза, в нескольких местах пробит тендер.

— Ход назад! — скомандовал машинистам старший лейтенант И. А. Сазанов.

Бронепоезд сильно тряхнуло. Паровоз окутался клубами пара. Старший машинист П. Г. Карачевцев по зловещему шуму быстро определил — поврежден сухопарник.

— Дмитрий! — окликнул он своего помощника, который вместе с Бутовым с тендера вел огонь из пулемета. Но Бабкин не отзывался. Карачевцев крикнул громче. Дмитрий повернулся и скорее догадался, чем услышал, что его зовут. Он быстро скатился в будку.

— Митя, скорее наружу, к клапану! — показывал рукой старший машинист. — Не поднимайся во весь рост, убьют сразу… Ну, действуй! — он хотел что-то еще сказать, но, взглянув на манометр, безнадежно махнул рукой.

Дмитрий Бабкин вылез в лоток для угля, по броне добрался до рычага предохранительного клапана. Разрывом снаряда перебило пружину, и пар под большим давлением поднял рычаг. Через открывшийся клапан пар быстро уходил наружу. Не теряя ни секунды, надо было спасать бронепоезд. А решение было только одно — заменить пружину клапана своими руками. Дмитрий цепко ухватился за рычаг и повис на нем. Клапан закрылся, выход пару был перекрыт. Теперь все зависело от быстрых и решительных действий паровозной бригады. В считанные минуты необходимо было поднять пар в котле. Лопаты с углем мелькали в руках помощника машиниста Г. И. Зикеева и кочегара И. И. Ляликова.

Фашисты уже не ползли по замерзшим кюветам, а бежали во весь рост, полагая, что бронепоезд неподвижен. Гранатами отбивали бойцы непрерывные атаки врага. А Дмитрий Бабкин продолжал висеть на рычаге, ничем не защищенный, хорошо видимый противнику. Вокруг свистели пули, осколки, смерть забавлялась беззащитным человеком. «Только бы не сорваться! — мучительно думал Бабкин. — Только бы удержаться!»

Д. Г. Бабкин, помощник машиниста бронепоезда № 15 13-й армии Брянского фронта.

Осколками повредило обшивку сухопарника. Но Дмитрий продолжал оставаться на месте, все крепче стискивая зубы. Отпустить, ослабить рычаг он не мог позволить себе ни за что. От напряжения и колкого мороза немели руки. Из последних сил Бабкин уперся ногами в барьер площадки, с усилием приподнялся и налег на рычаг всем телом.

— Машинист! Ход назад! — послышалось из командирской рубки. П. Г. Карачевцев перевел реверс. Паровоз медленно тронулся, уходя из вражеского кольца.

Быстрее, быстрее стучат колеса. Вот и спасительный уклон перед Щиграми. Бронепоезд пробегает входные стрелки. И резко останавливается. Пара в котле почти нет. Окоченевшего Дмитрия сняли с рычага клапана. В его шинели насчитали двадцать пробоин от пуль и осколков. Но на теле — ни царапины.

За самоотверженный подвиг Д. Г. Бабкина наградили орденом Красной Звезды. А после боя бойцы назвали свой бронепоезд «Бесстрашный».

На подступах к Воронежу

Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко, координировавший действия войск Юго-Западного направления, указывал, что командование фронта приняло ряд мер к восстановлению боеспособности 3-й и 13-й армий. На их усиление были направлены 239-я стрелковая дивизия, танковая бригада, два дивизиона гвардейских минометов и три бронепоезда.

На участок Елец — Лобаново срочно были переброшены бронепоезда № 4 (командир — старший лейтенант Н. Д. Левитов) и № 5 (командир — капитан И. А. Крохин) из 1-го ОДБП Юго-Западного фронта.

В тот период в цехах прифронтового депо Елец шла напряженная работа. По инициативе старых коммунистов-железнодорожников А. Марцинского, В. Попова, В. Львова оборудовался бронепоезд. Бригадой котельщиков руководил опытный мастер И. Бурмистров. Его можно было застать в цехах в любое время дня и ночи: он отвечал за судьбу бронепоезда. По 12 часов длились смены. Котельщики и газосварщики тщательно обшивали броней паровоз и платформы. Приходилось вручную поднимать тяжелые стальные листы.

Угроза прорыва гитлеровцев к Ельцу становилась все реальней. В один из ноябрьских дней бригада машиниста Н. Сахарова перевела бронепаровоз в депо Лиски. В тот период там формировался отдельный бронепоезд № 1. Вскоре к елецкому бронепоезду подцепили две бронеплощадки, построенные лискинскими ремонтниками. Под командованием старшего лейтенанта Внучко бронепоезд № 1 вошел в состав 1-го ОДБП Юго-Западного фронта.

27 ноября 1941 года в адрес политотдела Елецкого отделения Московско-Донбасской железной дороги Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко прислал телеграмму: «Дорогие товарищи железнодорожники Елецкого узла! Сердечно благодарю Вас за бронепоезд, оборудованный Вами в подарок нашей родной Красной Армии, героически сражающейся с ордами фашистов. Этот подарок — глубокое выражение благородных чувств и стремлений советских патриотов, беззаветно преданных горячо любимой Родине, к скорейшей победе над врагом».

В ноябре-декабре 1941 года на базе Воронежского паровозоремонтного завода имени Ф. Э. Дзержинского была развернута ремонтная база бронепоездов Юго-Западного фронта. В кратчайший срок здесь был дооборудован харьковский

бронепоезд № 696 (командир — лейтенант А. В. Булавин). Вместе с бронепоездом № 674 (командир — лейтенант Ф. Е. Середа) он вошел в сформированный 22-й отдельный дивизион (командир — старший лейтенант Т. Б. Симберг).

Приказом по Воронежской дивизии народного ополчения 26 ноября 1941 года в ряды действующей армии был передан новый бронепоезд. Ему присвоили армейский номер 9. Бронепоезд № 9 «Дзержинец» был детищем рабочих Воронежского паровозоремонтного завода имени Ф. Э. Дзержинского.

Вспоминает бывший заместитель командира бронепоезда № 9, почетный железнодорожник В. С. Балашов:

— В начале войны на Воронежский завод имени Ф. Э. Дзержинского стали поступать бронепоезда, пострадавшие в пограничных схватках с фашистами. Восстановление и ремонт этих машин поручили цеху модернизации, который я возглавлял. Вскоре рабочие цеха стали специалистами нового дела, освоили конструкцию и боевые особенности бронепоездов, успешно справлялись с порученным им делом.

По предложению И. А. Волгина, который в гражданскую войну был комиссаром бронепоезда, начали строительство бронепоезда и у нас на заводе. Непосредственным исполнителем этой инициативы стал наш цех.

Много умения и сил приложили мастера Т. Я. Буряков, В. Л. Дадонов, А. Я. Посвеженков, инженер Г. А. Иванов. Энтузиазм строителей позволил преодолеть возникавшие на каждом шагу трудности. В начале октября 1941 года работы подходили к концу. 37 добровольцев-дзержинцев влились в состав команды. Это работники сборочного цеха В. П. Ивановский, Ф. И. Круговов, А. Ф. Варварин, В. А. Елишин, Е. П. Строков; колесного цеха С. А. Селезнев, А. С. Коноплин, Х. Р. Сухоруков; котельщики М. З. Попанов, Е. И. Андреищев и другие. Я был назначен командиром бронепоезда, а комиссаром рекомендовали заместителя начальника сборочного цеха И. С. Арчакова.

В течение месяца бронепоезд № 9 «Дзержинец» нес патрульную службу на станции Масловка, южнее Воронежа, защищая ее от налетов вражеской авиации.

В конце ноября 1941 года, чтобы повысить огневую мощь боевой машины, мы возвратились на родной завод. На бронепоезде срочно была проведена замена лафетных пушек на броневые башни. Было установлено шесть артиллерийских орудий, восемь станковых пулеметов, две авиационные пушки и оборудование связи.

Вместе с комиссаром И. С. Арчаковым мы побывали в городском комитете обороны и встретились с командующим

артиллерией Юго-Западного фронта генералом М. А. Парсеговым. Он и ускорил отправку бронепоезда на фронт. В ходе формирования боевого экипажа командиром бронепоезда № 9 стал старший лейтенант П. И. Исаченко, а я — его заместителем.

Бронепоезда защищают столицу

Фашистская Германия потерпела под Москвой первое крупное поражение в ходе второй мировой войны. Упорно сражаясь, наши войска обескровили противника и перешли в решительное наступление. Свой вклад в разгром немецко-фашистских войск под Москвой внесли и экипажи бронепоездов.

Первые особые бронепоезда были созданы осенью 1941 года. Один из таких поездов был изготовлен на Коломенском паровозостроительном заводе имени В. В. Куйбышева и получил наименование особый бронепоезд № 1 «За Сталина!». Если у брянских машиностроителей имелся уже достаточный опыт по сооружению сухопутных броненосцев, то для коломенцев это дело было в новинку.

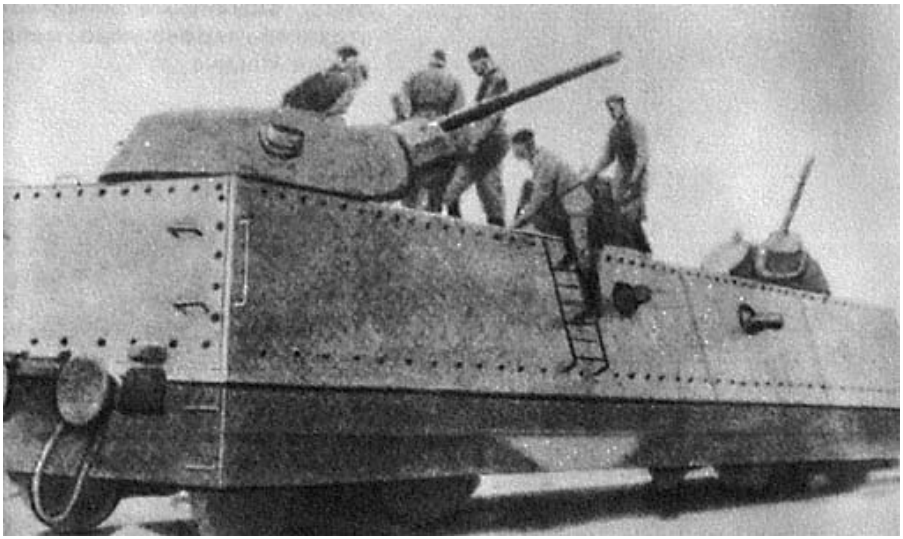
На беду случилось непредвиденное. Мартеновская печь, где варилась сталь для бронепоезда, вышла из строя. К ремонтникам обратился секретарь парткома завода В. И. Максимов:

— Ждать, пока остынет печь, нельзя. Нужна сталь для бронепоезда! Но ремонт горячей печи опасен для жизни. Прошу только добровольцев…

Печь ввели в строй за сутки.

Инженеры и техники выезжали в Подольск для знакомства с технологией сборки бронепоездов. У подольчан имелся опыт: несколько ранее они построили бронепоезд «Подольский рабочий».

Пока шло строительство, формировался экипаж бронепоезда. Отбирали самых достойных. Прибыли из Москвы командир бронепоезда майор Алыбин и комиссар Кузьмин.



Бронеплощадка особого бронепоезда № 1 «За Сталина!».

Весь завод провожал на фронт свое боевое детище. Бронепаровоз, бронеплощадки, орудия, пулеметы — все это выглядело достаточно грозно. На митинге выступили секретарь Московского комитета партии Б. Н. Черноусов, дважды Герой Советского Союза И. Д. Папанин. Народный поэт Белоруссии Янко Купала, проживавший в то время в Коломне, прочитал стихи, посвященные бронепоезду. Коломенский «особый» отправился в Москву.

9 октября начальник московского депо имени Ильича вызвал машиниста-инструктора М. Т. Фокина:

— Вот что, Михаил Тимофеевич. Из Коломны пришел бронепоезд. Его надо доставить на передовую. Сделаешь?

Конечно, машиниста можно было и не спрашивать, поведет ли он бронепоезд на линию фронта. Время военное, враг рвется к столице. Машинист выполнит любое задание. Но Фокина ценили в депо. Он — потомственный железнодорожник. За новаторские идеи награжден орденом Ленина. Руководству депо не хотелось отпускать такого опытного работника.

И Фокин повел бронепоезд как машинист-инструктор. К вечеру 9 октября прибыли в Можайск и без промедления отправились в разведку в сторону Гжатска. Но за станцией Уваровка колея оказалась разрушенной. Отремонтировали ее, и в Можайск вернулись заполночь. А в три часа ночи был получен новый приказ: враг занял Гжатск, фашистские танки движутся к Москве, их надо остановить любой ценой.

…Раннее осеннее утро, еще темно. Проследовали станцию Колесники, последнюю перед Гжатском. Готовились и все-таки

как-то неожиданно для себя увидели с левой стороны пути скопление немецких танков. Стояли, вероятно, на отдыхе. Немедленно открыли по ним огонь прямой наводкой. Запылали машины, заметались в растерянности гитлеровцы. Нанеся удар, бронепоезд решил отойти. Все равно со всеми танками одному не справиться, вон их сколько, не сосчитать. Следовало привести экипаж и вооружение в порядок и вновь вернуться. Бронепоезд, набирая скорость, отходил, но артиллеристы продолжали вести огонь.

Один из вражеских снарядов попал в будку управления паровозом. Погибли члены паровозной бригады, водившей в этот день бронепоезд. Старшего машиниста М. Т. Фокина взрывной волной отбросило в кювет. Поздней ночью тяжело раненого машиниста подобрала бригада путейцев, прибывших для восстановления железнодорожного участка.

М. Т. Фокин, машинист-инструктор паровозного депо имени Ильича.

Целый год провел Михаил Трофимович в госпиталях Егорьевска, Горького, Омска. Перенес много сложнейших операций. Сейчас ветерану давно за восемьдесят, но он частый гость на железнодорожных предприятиях и в учебных заведениях.

На одной из встреч с М. Т. Фокиным пожилая женщина дополнила его рассказ о сражениях под Москвой и о трагической истории особого бронепоезда № 1 «За Сталина!». Она, оказывается, была обходчицей на участке и видела, как долго и самоотверженно сопротивлялись врагу бойцы бронепоезда. Огонь прекратили после того, как кончились боеприпасы. Оставшихся в

живых бойцов гитлеровцы отвели в лес и там расстреляли. У станции Колесники поставлена мемориальная доска в честь героического экипажа особого бронепоезда № 1 «За Сталина!». Ухаживают за мемориалом школьники города Гагарина (бывшего Гжатска).

В октябре 1941 года паровозная бригада во главе со старшим машинистом Павлом Марковичем Вовком доставила из Донбасса в Москву бронепоезд. В городе Ясиноватая, где П. М. Вовк жил и работал, были подобраны паровоз Ов-4967 и платформы для бронеплощадок, а металлурги из Сталино (ныне Донецк) одели их броней. Решение строителей оказалось единодушным: направить бронепоезд на защиту Москвы. Состав до столицы вели одни железнодорожники. Воинской команды еще не было. Она прибыла в Москву через два дня из Тамбова. Это были воины-бронепоездники бывшего 12-го ОДБП. Их материальная часть осталась в окружении. Команда сумела разорвать вражеское кольцо и возвратиться в Брянск, где в самом начале войны формировался 12-й дивизион. Затем направились в Тамбов. К донбасскому бронепоезду в Москве добавили бронеплощадку ПВО с полуавтоматическими пушками. Паровозная бригада — П. М. Вовк, И. С. Охрименко, С. А. Юников, — прибыв в обороняющуюся Москву, добровольно пошли в один из ближайших военкоматов, оформились военнослужащими и остались на бронепаровозе. Так сформировался экипаж бронепоезда № 48.

П. М. Вовк, машинист 21-го дивизиона бронепоездов.

Бронепоезд № 48 отбыл на Можайское направление 21 октября. Первые огневые налеты на врага с большими для

гитлеровцев потерями произвели в районах станций Тучково и Дорохово. По пути сбили один самолет, но и сами получили серьезные повреждения.

После короткого ремонта в депо имени Ильича в Москве бронепоезд № 48 снова отправился в бой на Волоколамское направление. Сюда же был прислан и бронепоезд № 49 довоенной постройки. Из этих двух машин и их экипажей родился 21-й отдельный дивизион. Его командиром стал майор В. К. Немазанников, комиссаром — старший политрук Д. Д. Цилицкий. Старший лейтенант Н. Г. Простаков был назначен командиром бронепоезда № 48, капитан Коркин принял под свое начало бронепоезд № 49.

Майор Д. Д. Цилицкий, комиссар 21-го отдельного дивизиона бронепоездов (слева), и майор В. К. Немазанников, командир этого дивизиона (справа).

Бронедивизион патрулировал участок до станции Волоколамск, взаимодействовал с танкистами генерала М. Е. Катукова и с 8-й дивизией генерала И. В. Панфилова.

Из штаба генерала М. Е. Катукова 17 ноября сообщили, что в деревне Лысцово сосредоточивается большая колонна гитлеровцев. Возможно, утром они начнут наступление. Бронепоезда затемно вышли на огневые позиции, дали колонне продвинуться на открытое место и накрыли ее уничтожающим артиллерийским огнем. В штабе М. Е. Катукова действиями экипажей бронепоездов остались довольны, поблагодарили по рации.

Когда дивизион стал отходить, чтобы пополнить боеприпасы, внезапно появилась группа вражеских самолетов. Снаряды к зениткам еще оставались. И в завязавшейся схватке один из немецких бомбардировщиков вскоре рухнул на землю. К бронепоездам подбежал пехотный офицер и попросил поддержать артогнем оборону, которую занимало его подразделение. Сама цель — фашистские танки и автоматчики — не просматривалась, но после пристрелки и корректировки огня атаку все же отбили.

В этих боях бронепоезд № 48 лишился одной бронеплощадки, по всей защитной броне имелись пробоины различной величины. Требовался срочный ремонт.

После ремонта бронепоезда 21-го ОДБП, находясь в распоряжении командующего 30-й армией генерала Д. Д. Лелюшенко, сражались в районе Крюково.

После сражений под Москвой боевой путь 21-го ОДБП пролегал через станции Шаховская, Сухиничи, Брянск, Унеча, Тернополь, Львов, по территории Польши. Расформирован он был в сентябре 1945 года во Львове.

При обороне столицы самоотверженно действовал 53-й отдельный бронепоезд. Его сформировали в Грузии. Старший машинист бронепоезда М. Д. Алапов вспоминает:

— На станции Навтлуги, в пригороде Тбилиси, находился сборный учебный пункт бронепоездов. Почти все машины, поступившие сюда, были построены в Брянске. Я сам дважды приводил оттуда крепости на колесах. Когда началась война, на четвертый день мы с 53-м бронепоездом ушли на Западный фронт. Путь лежал через Брянск. Там на заводе «Красный Профинтерн» бронепоезд подправили и довооружили. Экипаж сложился дружный. Почти за пять месяцев схваток с фашистскими войсками приобрел солидный боевой опыт…

Командование поручило 53-му охрану перегона Клин — Подсолнечная Октябрьской железной дороги. 22 ноября 1941 года бронепоезд находился на станции Покровка. Враг наседал из последних сил. Весь экипаж был в постоянном напряжении. Дозорные внимательно следили за воздухом, не появятся ли вражеские самолеты, могли выскочить из-за перелеска и танки.

Утром командир бронепоезда капитан А. Д. Джахиев и комиссар политрук В. П. Полюсук. направились к дежурному по станции Покровка узнать последние новости. Несколько минут оператор тщетно пытался связаться по селектору с Клином или Подсолнечной. И вдруг в небольшую станционную комнату ворвался мужской тревожный голос:

— Говорит Подсолнечная. Слышу рев фашистских танков. Сейчас они ворвутся в город. Наша станция до отказа забита

эшелонами.

Командир и комиссар мгновенно выскочили из комнаты и бросились к бронепоезду.

Вспоминает комиссар интендантской базы 16-й армии С. М. Ямщиков:

— Около 15 часов 22 ноября в Солнечногорск прорвалась группа легких немецких танков с десантом автоматчиков, хотя бои шли в пятнадцати километрах от города. В эти дни нами в городе Высоковском под Клином был свернут и эшелонами эвакуирован на станцию Подсолнечная продовольственный склад, снабжавший этот фланг 16-й армии. Кроме того, на станцию в адрес 16-й армии прибыли вагоны с теплым обмундированием и валенками. Мы готовили эшелоны к отправке, да помешали вражеские танки. Если бы не своевременная помощь бронепоезда, нам бы пришлось туго…

На полном ходу 53-й ворвался на станцию Подсолнечная. Вот они, немецкие танки! Ведут огонь по скоплению наших эшелонов. Тут же в дело вступает бронепоездная артиллерия. Несколько прямых попаданий, и танковая группа уже пятится назад. Слышится команда А. Д. Джахиева:

— Правым бортом, все орудия, картечью, огонь! — это уже по десантникам.

Заставив гитлеровцев отступить, бронепоезд № 53 устремился к путям, где готовились к отправке эшелоны. В разных концах Подсолнечной полыхали склады и вагоны. Дорога была каждая минута. Но паровозы, стоящие впереди эшелонов, оказывается, еще только ждали машинистов. Что было делать? К эшелонам послали членов паровозных бригад бронепоезда. Нашлись кочегары-добровольцы. И работа закипела. Часть груженых составов начали вытаскивать на железнодорожную линию, идущую в Крюково. Гитлеровцы тем временем, выйдя из замешательства, возобновили обстрел, сосредоточив огонь на бронепоезде. Однако часть путей уже освободили, образовался простор для маневрирования, и старший машинист М. Д. Алапов умело уводил стальную крепость из-под обстрела.

Почти сутки без еды, сна и отдыха сдерживал бронепоезд натиск фашистов. Он не только поражал вражеские огневые точки, но и успел «слетать» на станцию Поварово, откуда доставил пополнение для защиты города.

Что было дальше? В конце концов боеприпасы оказались на исходе, и бронепоезд вынужден был покинуть Подсолнечную. По дороге его ждала новая схватка с танками противника. Стальные коробки с черными крестами выползали из леса. Одна из них начала карабкаться на железнодорожную насыпь, пытаясь

развороти́ть колею́ и прегради́ть доро́гу бронепое́зду. Одна́ко с пе́рвого же вы́стрела та́нк поката́лся с насы́пи вниз. На ста́нции Подсо́лнечная бронепое́здом № 53 бы́ло уничто́жено четы́ре вражеских та́нка.

— Интернациона́льной бригадо́й называ́ли наш бое́вой коллекти́в, — вспомина́ет подполко́вник в отста́вке В. П. Полюсу́к. — Ру́сские и грузи́ны, украи́нцы и армя́не, белору́сы и та́тары служи́ли в одно́м экипа́же. И на́до сказа́ть, хорошо́ служи́ли! По́сле того́ как не да́ли возмо́жности проти́внику перере́зать путь на́ших войск по Ленингра́дскому шоссе́ и прибы́ли на но́вую стоя́нку, на те́ле бронепое́зда насчита́ли три деся́тка кру́пных пробои́н, со́тни вмя́тин. А пото́м состоя́лось партийное собра́ние. На нем обсужда́ли заявле́ние сержа́нта Реу́цкого и военфе́льдшера Долидзе́ о прие́ме в па́ртию. Собра́ние реши́ло: досто́йны.

К концу́ ноября́ вражеским ча́стям уда́лось прорва́ться к кана́лу и́мени Москвы́. Бои́ шли́ в райо́не Кра́сной Поля́ны, от кото́рой до столи́цы остава́лось ме́нее 30 киломе́тров. Фаши́сты устана́вливали дальнобо́йные ору́дия, что́бы нача́ть обстре́л Кра́сной пло́щади.

На ста́нцию Лобня́ Савело́вского направле́ния был напра́влен 6-й ОДБП под кома́ндованием капита́на Ф. И. Лобы́нцева и комисса́ра А. Е. Локши́на. В пе́рвый ме́сяц во́йны ли́чный соста́в э́того бронедивизио́на был сформи́рован из рабо́чих и служа́щих предприя́тий го́рода Брянска. К моме́нту прибы́тия в Моско́вскую зо́ну оборо́ны все они́ прошли́ через ожесто́ченные бои́ с гитлеро́вцами. Бы́ли и ра́дость побе́д, и бо́ль пораже́ний. Защища́ли Го́мель, Жло́бин и Рога́чев. На левобере́жье Дне́пра, на ста́нции Мако́шино, окруже́нные проти́вником, вынужде́ны бы́ли взорва́ть все свои́ брони́рованные пло́щадки.

В Москве́ мужественные во́ины получи́ли но́вую материа́льную часть. Оди́н бронепое́зд изгото́вили для них рабо́чие Коломе́нского паровозострои́тельного заво́да и́мени В. В. Куйбы́шева. Он носи́л назва́ние «Уничто́жим врага́!». Друго́й — «Истреби́тель фаши́зма» — был постро́ен железнодоро́жниками депо́ Москва́-Октя́брьская. Они́ же сформи́ровали паровозну́ю бригаду́ во главе́ со ста́ршим машини́стом В. И. Виногра́довым, впосле́дствии удосто́енным зва́ния Геро́я Социалисти́ческого Труда́.

6-й дивизио́н прибы́л на ста́нцию Лобня́ 26 ноября́ и без промедле́ния начал бое́вые де́йствия. В ночь на 27-е из-под но́са у проти́вника вы́вел эше́лон с обору́дованием ме́стной фа́брики, предназна́ченный к эвакуа́ции. Гитлеро́вцы обнару́жили пропа́жу, откры́ли минометный ого́нь. Но бы́ло уже́ по́здно: эше́лон вы́шел

из полосы обстрела. Наутро противник напустил на дивизион группу бомбардировщиков. Самолеты сделали десять заходов, но плотный огонь бронепоездных зениток и умелое маневрирование помогли бронепоездам выйти из этой схватки неповрежденными.

Вспоминает комиссар бронедивизиона майор в отставке А. Е. Локшин:

— Каждый боевой день по напряженности и тяжести походил на предыдущий. Отражали налеты вражеской авиации, в радиорубке то и дело раздавались просьбы пехотных командиров: «Борис Петрович, помоги; дай фашистам прикурить!» И тогда один из бронепоездов спешил на помощь пехоте. Другой же постоянно дежурил у транспортного переезда на станции Лобня. В этом месте фашисты неоднократно стремились прорвать нашу оборону. 2 декабря у переезда нес свою нелегкую вахту бронепоезд «Уничтожим врага!». Вдруг по нему открыла огонь вражеская артиллерия. Крепость на колесах ответила. Завязалась дуэль. Мы поняли, что надо ждать атаки. И действительно, через пять минут появились немецкие танки. Бронепоезд стал бить прямой наводкой. Три танка запылали, остальные отступили. В том, что на участке Красная Поляна — Лобня гитлеровцам не удалось продвинуться ни на шаг, есть заслуга и 6-го ОДБП.

Комиссар Московской зоны обороны К. Ф. Телегин ставит боевую задачу воинам отдельного бронепоезда № 73.

Дальнейший путь 6-го ОДБП пролегал через Вязьму, Рославль, Кричев, Оршу, Минск, Кенигсберг.

В конце ноября 1941 года, когда гитлеровцам удалось прорваться к каналу имени Москвы, железнодорожный участок

Яхрома — Дмитров защищала 1-я ударная армия. Реальной огневой силой здесь стал 73-й отдельный бронепоезд внутренних войск НКВД, построенный в Брянске.

Бронепоезд курсировал вдоль канала, обороняя мосты и переправы через эту водную магистраль. Все мосты были заминированы и подготовлены к взрыву. Но в ночь на 28 ноября неожиданным налетом у Яхромы фашисты захватили мост через канал, разминировали его и переправились на восточный берег.

Генерал армии Д. Д. Лелюшенко так описывает начало этих боевых событий:

«…Рассвет застал нас в Дмитрове. В городе было пустынно. Наших войск нет, только трехорудийная батарея стоит на площади возле церкви… Выскочили на машине на окраину и видим, как вдоль шоссе ползет более двух десятков немецких танков. Перед ними отходит наша стрелковая рота.

Критическое положение! Противник вот-вот ворвется в Дмитров, а здесь штабы двух армий.

И тут, на наше счастье, на линии железной дороги Яхрома — Дмитров появился бронепоезд. Он с ходу повел бой… Единоборство с более чем двадцатью танками!».[10]

В ночь на 28 ноября бронепоезд № 73 стоял на станции Вербилки, чуть в стороне от канала и города Дмитрова. Капитана Ф. Д. Малышева вызвали к селекторному переговорному пункту. Командующий 1-й ударной армией генерал-лейтенант В. И. Кузнецов приказал: немедленно двинуться навстречу прорвавшимся через канал немецким танкам и остановить их продвижение.

И вот 73-й помчался в сторону Дмитрова, к мосту через канал. В середине состава паровоз, одетый в броню. По обе его стороны площадки, сзади и спереди по контрольной платформе. На них всевозможная ремонтная утварь, рельсы, шпалы, костыли. На одной из контрольных платформ расположился взвод десантников, приданный бронепоезду. Холодно было им на ноябрьском ветру. Сидели, прижавшись друг к другу. Курить было строжайше запрещено. Приняли все меры маскировки. Появление бронепоезда должно быть неожиданным для противника.

Вот и Дмитров. Малышев спрыгнул с подножки, мгновенно отдавая честь стоявшему рядом генералу Кузнецову.

— Капитан, время дорого, — торопил командующий, — следуйте к мосту.

Бронепоезд рванулся навстречу фашистским танкам. Вот они показались, меченные крестами. Четыре 76-миллиметровые пушки с двух бронеплощадок открыли огонь. Сразу же вспыхнули три вражеские машины. Движение гитлеровской колонны к

Дмитрову притормозилось.

Чтобы увеличить сектор обстрела, капитан Малышев решил отцепить от состава самоходную бронеплощадку. Она отделилась от бронепоезда и выдвинулась вперед к мосту. В ход пошли пулеметы, начали косить гитлеровскую пехоту на автомобилях. С платформы соскочили наши десантники и заняли оборону. Увидев пришедший на помощь бронепоезд, усилили пулеметный и ружейный огонь со стороны Пермиловских высот и наши разреженные стрелковые подразделения.

Артиллерийская дуэль между бронепоездом и танками врага разгоралась. Они били друг в друга прямой наводкой. На поле уже пылали пять машин. Вражеские снаряды также рвались прямо у колес бронепоезда. Машинист М. С. Погорельский энергично маневрировал поездом: то стремительно уводил его вперед, то бросал назад.

Неожиданно взрывной волной Ф. Д. Малышева сбросило на землю. Тотчас же из бронеплощадки выскочил старший сержант Н. Фомичев. Не раздумывая, он бросился к зенитной платформе. Счетверенные пулеметы, предназначенные для борьбы с авиацией, встретили вражескую пехоту уничтожающим огнем.

Старший сержант Николай Фомичев в этом бою погиб. В память о герое одна из улиц города Дмитрова названа его именем.

Отважно действовала и самоходная площадка под командованием лейтенанта Б. И. Жукова. Она подбила несколько танков и сожгла танкетку. Под пулеметным огнем бронеплощадки из автомобилей кубарем скатывалась на землю пехота, многие вражеские солдаты распрощались с жизнью. Усилился и ответный огонь. Фашистский снаряд угодил в командирскую рубку. Сорванная с петель бронированная дверь завалилась вовнутрь. Отбросила к стене комиссара И. Н. Крискевича. Потерял сознание водитель бронеплощадки Бардаков. Вышло из строя первое орудие, заклинило второе, но пулеметные расчеты сержантов Г. Павловского и Л. Калашникова все также метко вели огонь по пехоте противника, удерживая гитлеровцев на месте.

На исходе были боеприпасы. Лейтенант Жуков решил вывести бронеплощадку из боя. Вскоре она уже была у пакгаузов станции Дмитров. Привел сюда бронеплощадку очнувшийся Бардаков. Быстро вынесли раненых, фельдшер И. Куц тут же делал перевязки. Лейтенант Жуков из вторых номеров пулеметчиков составил вышедшие из строя орудийные расчеты. Подправили орудия — и снова в бой.

День клонился к вечеру, а схватка не утихала. Безусловно, обе наши единицы — и 73-й, и броневагон — были для

неприятеля очень хорошей мишенью. Один из снарядов угодил в паровоз. Бронепоезд стал неподвижным. Фашисты перенесли на него весь свой огонь. Положение становилось критическим. Ф. Д. Малышеву доложили, что кончаются снаряды. Вот тут и включился в бой вдруг оживший броневагон Б. И. Жукова. За ним подошел паровоз со станции Дмитров. Малышев специально за ним посылал людей на станцию. Там оказался пассажирский локомотив. Он стоял под парами. Рядом дежурила паровозная бригада в составе машиниста А. П. Доронина, его помощника И. И. Лаврова и кочегара И. В. Мирошниченко. Паровоз прицепили, и бронепоезд продолжал сражаться до самой темноты. В этом бою фашисты потеряли 12 танков, 24 автомашины и не менее 700 солдат и офицеров. 14 апреля 1943 года объявили Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении бронепоезда № 73 внутренних войск НКВД орденом Красного Знамени.

3 октября 1941 года обстановка на южном фланге Московской зоны обороны обострилась. Танки фашистского генерала Гудериана ворвались в Орел и стремительно двинулись по направлению к Туле. Город принимал меры к усилению организованной обороны.

Рабочие паровозного депо решили в короткие сроки построить бронепоезд. Задача оказалась непростой. Не было чертежей, не было и людей, знакомых хотя бы в общих чертах со строительством бронепоездов. Срочно командировали в Москву инженера, который и привез необходимые документы.

В цехах Тульского паровозного депо закипела напряженная работа. Под руководством заместителя начальника паровозного отделения М. Д. Самойлова одевался в броню паровоз, устанавливались орудия и пулеметы. В строительстве бронепоезда принимал энергичное участие коллектив машиностроительного завода НКПС (ныне завод «Желдормаш»).

Пока рождался бронепоезд, командир старший лейтенант С. Л. Клюев и комиссар В. К. Паничкин тщательно формировали экипаж. Ездили на военные пересыльные пункты, в районные отделы милиции, в полк НКВД, который дислоцировался в городе. Принимали на бронепоезд добровольцев-железнодорожников. Собрали паровозную бригаду также из добровольцев. В нее вошли В. Н. Пузанов, И. И. Субботин, В. И. Иванов, Д. П. Шехов, В. А. Ермаков и В. И. Ермолаев.

Через 20 суток крепость на колесах под номером 13, названная «Тульский рабочий», покинула ворота депо и тут же вступила в бой с танками Гудериана. Бронепоезд № 13 присоединился к бронепоезду № 16, уже действовавшему под Тулой. В первые месяцы Великой Отечественной войны он

действовал самостоятельно на участке Рославль — Смоленск; в середине осени прибыл в Тулу на ремонт. Враг уже подходил к городу, и коллектив железнодорожного депо в течение шести суток модернизировал бронепоезд. На его бронеплощадки вместо четырех орудий поставили восемь. Не теряя времени, бронепоезд № 16 встал на защиту города. В районе станции Криворучье он взаимодействовал с воинами 260-й стрелковой дивизии.

В документах Центрального архива Министерства обороны СССР отмечается, что на перегоне станции Присады экипаж бронепоезда № 16 под командованием капитана В. А. Коржевского вел огонь по мотопехоте врага прямой наводкой, уничтожил восемь гитлеровских грузовых машин, два мотоцикла, одно орудие, до взвода солдат и офицеров.

В Туле сложилось тяжелое положение с продовольствием. Противник практически блокировал город, захватил четыре из пяти железнодорожных направлений, в руках оборонявшихся оставалась только одна линия: Тула — Москва. В те дни трудящиеся Москвы направили в осажденный город эшелон с продовольствием. Фашисты пытались перехватить его, подтянули в район станции Ревякино десятки танков и пехоту. Бронепоездам № 13 и 16 было приказано во что бы то ни стало доставить эшелон с продовольствием в Тулу. Двое суток вели броненосцы железных дорог ожесточенную схватку с гитлеровской наземной и воздушной техникой, не подпуская ее к железнодорожной колее, подавляя огневые точки. Эшелон с продовольствием в полной сохранности прибыл в Тулу.

Областная газета «Коммунар» отмечала в те дни, что бронепоезда появлялись на самых опасных участках: то в направлении Косой Горы, то в районах станций Присады, Хомяково, Плеханово.

Сегодня в Туле, городе-герое, многое напоминает о мужестве и героизме ее защитников. Скромная табличка на здании железнодорожного вокзала гласит: «Отсюда 28 октября 1941 года начал свой боевой путь бронепоезд № 13 «Туляк», изготовленный железнодорожниками Тульского узла».

На Волоколамском направлении, на коротком отрезке железной дороги Истра — Новоиерусалимская, в последней декаде ноября 1941 года действовал 22-й ОДБП. О том, как и где формировался дивизион, рассказывает бывший командир бронепоезда № 674 К. А. Пилипец:

— В Харьковском депо мы начали строить сразу два бронепоезда. Но враг подходил к городу, и мы были вынуждены эвакуироваться в Воронеж. Один из бронепоездов закончили быстро, ему присвоили номер 696. Строительство другого

затягивалось. И тут же из Донбасса подоспел новый, уже готовый бронепоезд. Его номер был 674. Так из двух составов сформировался 22-й бронедивизион. Командиром его стал старший лейтенант Т. Б. Симберг, кадровый бронепоездник, успевший уже побывать на фронтах Великой Отечественной. Война застала Т. Б. Симберга командиром бронепоезда № 15 Киевского Краснознаменного дивизиона № 1. Этот бронепоезд выдержал суровое испытание: прорвался сквозь вражеское окружение и в конце осени 1941 года оказался в Воронеже.

В октябре 22-й ОДБП был направлен на защиту Москвы, вошел в подчинение 16-й армии генерала К. К. Рокоссовского. По нескольку раз в сутки дивизион проводил огневые налеты. Об одном из них рассказала армейская газета: бронепоезд № 696 с платформы Истра накрыл огнем скопление сил противника и, несмотря на довольно солидное расстояние — пять километров, подбил шесть танков и около батальона пехоты гитлеровцев.

6 декабря, когда наши войска под Москвой перешли в наступление, 22-й дивизион срочно перебросили под Тулу. На станции Лаптево немцы перекрыли железную дорогу. Пришлось приложить немало усилий, чтобы уничтожить три вкопанных танка и выбить противника со станции. Вскоре дивизион вернулся под Москву.

На фронте под Ельцом

15 ноября 1941 года на сто сорок седьмой день войны, командование вермахта начало второе генеральное наступление на советскую столицу. В бой было брошено 50 отборных дивизий, из них 20 танковых и моторизованных. На фронте от Калинина до Каширы развернулись ожесточенные сражения.

Части 2-й немецкой армии в полосе Юго-Западного фронта, имея пятикратное превосходство в живой силе и технике, заняли Ефремов. 26 ноября они захватили Верховье и Ливны.

Шесть дивизий 13-й армии вели подвижную оборону западнее Ельца на рубеже 160-го километра. Елецкий железнодорожный узел, обеспечивая движение поездов в пяти направлениях, оставался важнейшим пунктом снабжения войск Юго-Западного фронта.

Бронепоезд № 2 под командованием младшего лейтенанта В. М. Морозова срочно был переброшен к Ельцу. Поздним вечером 26 ноября на разъезде Пажень (в 20 километрах западнее Ельца) курский бронепоезд № 2 встретил командующий 13-й армией генерал-майор А. М. Городнянский. Он определил экипажу боевую задачу: отбыть в Шатилово в распоряжение командира 148-й стрелковой дивизии полковника Ф. М. Черокманова.

С начальником штаба дивизии полковником П. И. Касаткиным В. М. Морозов обсудил все детали предстоящего боя. Дивизионная разведка установила, что, захватив село Ребриково юго-западнее Шатилово, фашисты сосредоточили здесь ударные силы. Бронепоезд должен был нанести по ним внезапный мощный удар. Пехотинцам следовало подпустить фашистов к железной дороге. В этот момент стальная крепость должна прорваться на два-три километра вперед и врезаться в боевые порядки наступающих гитлеровцев. Командиры стрелковых батальонов справедливо рассчитывали, что на открытой местности фашисты не успеют подтянуть артиллерию к железной дороге. В начале боя бронепоезд не должен был обнаружить себя паровозным дымом. Для обеспечения маскировки паровоз растапливали только сухими дровами, поддерживая низкий уровень воды в паровозном котле. От бригады требовалось высочайшее мастерство.

После встречи с командованием 148-й дивизии младший лейтенант В. М. Морозов послал старшего дорожного мастера В. П. Ховалкина с бригадой осмотреть путь западнее Шатилово. Через четыре часа вернулись железнодорожники — братья Василий и Иван Ховалкины, главные кондукторы В. А. Сергеев, А. Е. Еськов, путевой мастер М. В. Сергеев. Они осмотрели пять

километров пути, под носом у фашистов устранили повреждения. Теперь бронепоезд смело мог двигаться на перегоне.

Ранним утром 28 ноября 1941 года фашисты перешли в наступление. В. М. Морозов и связист младший сержант П. С. Цветков находились на наблюдательном пункте в боевых порядках пехоты. На заснеженном поле, простирающемся до восточной окраины села, показались гитлеровцы. Они спустились с косогора, преодолели переправу через замерзший ручей, протекавший западнее станции. Группа разведчиков, выдвинувшихся к железной дороге, прикрывалась интенсивным минометным огнем.

Выбор наиболее удобного момента для налета бронепоезда, безусловно, был связан со значительным риском. Подставить боевую машину под ураганный огонь на перегоне означало бы сорвать тщательно спланированную операцию. Но допустить фашистов, обладающих значительным численным и огневым перевесом, на территорию станции тоже нельзя. Они могли укрыться от пулеметного огня за деревьями, кустарниками, станционными постройками. В этом случае бронепоезд мало чем мог помочь пехоте. А дивизия полковника Ф. М. Черокманова в предыдущих боях на Орловщине потеряла две трети личного состава. На переднем крае обороны не было ни одного орудия, лишь пять станковых пулеметов огнем могли поддерживать пехоту.

Фашисты наступали во весь рост, как на параде.

С наблюдательного пункта младший лейтенант В. М. Морозов перешел на переднюю бронеплощадку. Бронепоезд медленно выдвинулся к центру станции из засады. На левом борту были сосредоточены 16 пулеметов. Даже на контрольных платформах из шпал, скрепленных железными скобами, соорудили надежные укрытия. Железнодорожники-пулеметчики А. П. Грицаев, В. А. Сергеев, И. П. Ховалкин расположились здесь, как за бруствером окопа. Вся команда застыла в ожидании приказа «Огонь!».

Старший лейтенант В. М. Морозов, командир отдельного бронепоезда № 2 13-й армии Брянского фронта.

Несколько мин разорвалось впереди. Черной землей засыпало рельсы. Без предварительной разведки двигаться было невозможно. С платформы спрыгнул боец и решительно пошел по шпалам вперед. Это был отважный командир орудия старший сержант А. И. Глушенков. Рядом рвались мины, а он шел, даже не пригибаясь. Для командира, наблюдавшего с бронеплощадки за «прогулкой» Глушенкова, минуты казались вечностью. Андрей прошел вперед метров триста, проверяя каждый рельсовый стык. Миновав зону сплошного огня, он подал сигнал: можно двигаться, путь без повреждений.

Бронепоезд стремительно вырвался вперед. Фашисты, подошедшие к станции, попали под кинжальный пулеметный огонь. Серо-зеленые фигуры падали, как подкошенные.

Наступление фашистов захлебнулось. Но, преследуя противника, бронепоезд сам попал в зону интенсивного обстрела.

Вдруг послышался глухой удар под паровозом. Будку машиниста заволокло удушливым дымом. Машинист К. И. Воробьев приоткрыл дверцу и увидел, как из тендера струями полилась вода. Бронепоезд резко остановился — осколками перебило воздушную тормозную магистраль. Иван Ховалкин, спрыгнув с площадки, пополз вдоль состава, отпуская рычаги тормозов. По снегу тянулся за ним кровавый след — Иван был ранен в обе ноги. Но вскоре бронепоезд приобрел возможность маневра.

Фашисты вели бешеный огонь, стремясь поймать бронепоезд в «вилку». Машинист Воробьев маневрировал, рывками двигая

бронепоезд на перегоне. Осколками повредило левую паровую машину. Одна правая не могла обеспечить нормального хода. Поврежденный паровоз только по инерции продолжал движение. Послышался гулкий, зловещий удар колес передней платформы. Ее подбросило, резко закачались обе бронеплощадки. Но машинист смог благополучно провести состав по опасному участку. Под прикрытием леса бронепоезд остановился за входным семафором. Вражеский обстрел не прекращался. Мины одна за другой рвались вблизи бронированного состава.

Неожиданно из-под низко спускавшейся брони вылезла обледеневшая помощник машиниста Мария Козьменкова. Две пары мужских рук быстро подняли Марию в паровозную будку. Едва Иван Гладилин успел захлопнуть дверцу, как рядом с паровозом разорвалась мина.

— Что с тобой? Где тебя так вымочило? — взволнованно спросил Кузьма Воробьев.

— Под машиной душ принимала, — улыбнулась Мария.

В. П. Ховалкин, путевой мастер бронепоезда № 2.

Отогревшись у топки, Мария рассказала, что во время остановки она заметила повреждение одного из инжекторов. Закрыла в будке тендерный клапан. Зацепившись ногами за подножку паровоза, быстро навернула водоприемный рукав, сорванный с гайки разрывом мины. Благодаря ее отваге вода в тендере была сохранена.

Рассказывая на страницах «Красной Звезды» о мужественных бойцах бронепоезда, поэт Александр Безыменский писал: «Машинист Кузьма Воробьев — бронепоездный богатырь. Сколько раз он чинил тендер под огнем врага, затыкая отверстия

металлическими бородками… Мария Стефановна Козьменкова — помощник машиниста, героическая женщина, вызывающая восхищение всего экипажа. В самых трудных боях дежурила она и завоевала славу замечательного бойца…».[11]

Под покровом ночи израненный бронепоезд № 2 «черным» паровозом доставили в Елец на ремонт. Его место в боевых операциях временно занял бронепоезд № 4 старшего лейтенанта Н. Д. Левитова.

В журнале боевых действий, хранящемся в Центральном архиве Министерства обороны СССР, есть запись: «29 ноября 1941 года разведка сообщила, что к станции Казаки движется колонна танков и пехота численностью до батальона. Бронепоезд, находясь в засаде, подпустил гитлеровцев на 500 метров и открыл огонь из всех огневых средств. Была рассеяна вражеская колонна, уничтожено 2 минометных батареи…».[12]

Угроза глубокого прорыва частей 34-го и 35-го армейских корпусов противника ускорила подготовку нашей наступательной операции под Ельцом. В связи с дальнейшим продвижением немецких дивизий на Задонск их фронт растянулся, и образовались слабообеспеченные участки.

Мощный удар в тыл наступавшей группировки должна была наносить оперативная группа Юго-Западного фронта под руководством генерал-лейтенанта Ф. Я. Костенко. Утром 6 декабря войска правого крыла Юго-Западного фронта стремительно двинулись в наступление. А 7 декабря части 143-й и 148-й стрелковых дивизий уже вели бои на подступах к Ельцу.

На станции Дон младший лейтенант В. М. Морозов получил срочный приказ выехать к Ельцу. Для выяснения обстановки командир послал группу разведчиков. Они вскоре возвратились и доложили, что к 203-му километру подходила ускоренным маршем колонна гитлеровцев с орудиями, минометами и большим обозом в хвосте. Это был один из полков второго эшелона, спешивший на помощь главным силам в район Ельца.

Под прикрытием леса, в выемке, решили устроить засаду. Растянувшись по дороге, враг подходил все ближе и ближе. Уже и без бинокля четко были видны серо-зеленые фигуры вражеских солдат в овраге. Головная часть колонны вышла на железнодорожное полотно, направляясь к элеватору. Вырвавшись из-за поворота, на полном ходу, бронепоезд открыл огонь. Встреченные ливнем свинца, фашисты сразу отхлынули назад, но разобравшись, что их атаковал только один бронепоезд, спешно развернувшись, начали наступать со всех сторон, развернув и несколько пушек.

Завязалась ожесточенная артиллерийская дуэль. С передней

площадки Морозову были хорошо видны жерла вражеских орудий. Вылетали всполохи огня. Снаряды рвались рядом. Бронепоезд маневрировал. Расчет старшего сержанта Андрея Глушенкова стрелял с большим напряжением. Связист Николай Ганенко едва успевал передавать команды. Артиллеристы Степан Козленко, Петр Третьяк, Федор Ляховец отлично выдержали экзамен на оперативность, выдержку и расчет. После точных залпов вражеский обстрел бронепоезда прекратился.

Слева, из оврага, показалось странное шествие. Без единого выстрела двигалась шеренга как-то непонятно одетых людей. Фашисты? Но почему тогда не стреляют и идут в сумерках привидениями? Расстояние между идущими и бронепоездом сокращалось. Сто пятьдесят метров. Сто двадцать… Сто… Пулеметчики застыли в недоуменном ожидании. И вдруг из шеренги раздался истошный крик: «Это фашисты! Стреляйте быстрей! Только выше…»

Слева направо: лейтенант медицинской службы М. Ф. Громыко — военфельдшер, М. С. Козьменкова и Н. Д. Горбачева — помощники машиниста бронепоезда № 2 в дни боев за Елец.

Пулеметы бронепоезда застрекотали разом. И мигом передние ряды приникли к земле, остальные бросились назад под свинцовым ливнем. Убитые десятками падали с крутого обрыва в овраг. А к бронепоезду ползли люди. Измученные, исхудавшие, в грязных лохмотьях. Оказывается, гитлеровцы для прикрытия в первой цепи выставили 40 пленных красноармейцев.

После боя были захвачены большие трофеи: минометы, мины, множество повозок с провиантом и награбленным имуществом.

Метельным утром 8 декабря бойцы 496-го стрелкового полка, стремительно переправившись через замерзшую Сосну, внезапно атаковали фашистов на улицах города. Со стороны железнодорожной станции безостановочно наступали подразделения 654-го стрелкового полка. Полковник Ф. М. Черокманов находился в первых рядах наступавших бойцов. Фашисты, укрепившись в подвалах домов, каменных сараях, на колокольнях церквей, вели бешеный огонь. Атаки красноармейцев то и дело захлебывались.

На пегой лошади полковник Ф. М. Черокманов выехал на железнодорожное полотно. Четверо путейцев, окутанных клубами пара, сосредоточенно укладывали рельсы.

— Что, братцы, жизнью не дорожите? — обратился он к работавшим.

— С минуты на минуту должен бронепоезд прийти, — распрямил спину морщинистый путеец с густыми заиндевевшими усами. — Нельзя нам подводить, пусть бьют фрицев.

Услышав хрипловатый голос пожилого железнодорожника, Черокманов повеселел: «А верно, молодцы эти ребята с бронепоезда. Всегда выручат в трудную минуту. С их помощью смело можно выбить захватчиков из города».

Вскоре послышался стук колес. Из-за поворота показалась громада в клубах дыма и пара. Полковник поднялся на переднюю площадку. Каково же было его удивление, когда он встретил командира Морозова.

— Ну, младший лейтенант, еще раз выручайте нас. Пусть твои артиллеристы покажут мастерство! — И Черокманов указал в сторону церквушки, откуда фашисты вели огонь.

Морозов посмотрел в сторону вражеской цитадели и отрицательно покачал головой:

— Отсюда не возьмем, товарищ полковник, не позволит сектор обстрела орудия. Надо бы еще метров 150–200 продвинуться вперед. Там кривая, вот откуда их и достанем…

Первый снаряд взорвался неподалеку от церкви.

Новый залп.

Колокольня окуталась клубами дыма и пыли. Когда дым рассеялся, Морозову хорошо стало видно, как накренилась звонница колокольни. Прямой наводкой бронепоезд сделал еще несколько выстрелов. Через час картина прояснилась: 12 огневых точек уничтожил бронепоезд на окраине Ельца.

Пехотинцы, поддержанные артиллерийским огнем, успешно продвигались вперед. Ворвавшись на станцию, бронепоезд открыл огонь по тюрьме, которую гитлеровцы превратили в главный узел сопротивления.

На главных путях станции крепость на колесах салютовала в честь освобождения Ельца.

10 декабря в Елец прибыл командующий 13-й армией А. М. Городнянский. Генерал остановил рапорт В. М. Морозова, растерявшегося от внезапного посещения высокого начальства:

— Знаю все о ваших делах. — И круто повернувшись к члену Военного Совета армии М. А. Козлову, с явным удовольствием произнес: — Молодцы у нас бронированные ребята! Честное слово — молодцы!

На другой день нарочный штаба армии привез Морозову пакет с приказом. Вот строчки, напечатанные на старой, побитой машинке: «Присвоить звание старшего лейтенанта командиру бронепоезда Морозову Владимиру Михайловичу…». В конце стояла уверенная, размашистая подпись генерала А. М. Городнянского.

— Не забыл своего обещания генерал, — впервые за много дней боев улыбнулся командир бронепоезда.

18 января 1942 года приказом командующего Брянским фронтом генерал-полковника Я. Т. Черевиченко командир бронепоезда № 2 младший лейтенант В. М. Морозов и комиссар бронепоезда политрук С. Я. Бродкин были награждены орденами Красной Звезды. Вскоре их вызвали в штаб фронта в Елец для вручения наград. Они стали первыми в экипаже бронепоезда, кто был удостоен боевых наград.

Значителен вклад военных железнодорожников в разгром фашистских армий под Москвой. Рабочие железнодорожных восстановительных бригад, работники специальных формирований НКПС обеспечивали передвижение эшелонов с войсками, боевой техникой и вооружением, под артиллерийским огнем противника восстанавливали разрушенные участки пути.

Из истории битвы за Москву нельзя вычеркнуть вклада коллективов московских паровозных депо: имени Ильича, Москва-Пассажирская-Курская, Москва-Октябрьская и других. Московские железнодорожники в дни битвы за столицу построили 16 и отремонтировали 38 бронепоездов, ушедших на передовую из деповских цехов. Инициативу железнодорожников поддержали рабочие Московского вагоноремонтного завода имени Войтовича, Мытищинского вагоностроительного завода, завода «Компрессор». Они строили бронеплощадки, оборудовали зенитные бронепоезда.

В одном строю защитников столицы стояли воины и труженики тыла.

В боях за Мармыжи

В течение первого месяца наступления Советских войск под Москвой были освобождены Клин, Калинин, Рогачев, Можайск, Малоярославец, Яхрома, Волоколамск.

Под Тимом на Курщине отборные немецкие дивизии — 9-я танковая и 16-я моторизованная — потеряли более полутора тысяч убитыми и ранеными, 35 танков и бронемашин. И это в схватке только за один населенный пункт на среднерусской равнине. Истекая кровью, захватчики вынуждены были отползать под ударами бойцов 87-й стрелковой дивизии полковника А. И. Родимцева.

8 декабря 1941 года, уже в ходе советского контрнаступления, гитлеровцы вновь пытались зайти в тыл группе Юго-Западного фронта, сжимавшей вражеский «котел» под Ельцом. В этих сложных условиях командующий 40-й армией генерал-майор К. П. Подлас поставил перед 87-й стрелковой дивизией труднейшую задачу: за двое суток совершить сорокакилометровый марш-бросок и во встречном бою остановить продвижение противника.

Утром 11 декабря 16-й и 96-й стрелковые полки завязали бои за села Перевалочное и Мармыжи. Эти населенные пункты в течение дня несколько раз переходили из рук в руки. Но бойцы дивизии продвинуться вперед не смогли. Гитлеровцы прочно закрепились на этом участке.

А неподалеку, под Кшенью, шестой день шли восстановительные работы. Бойцы 79-го путевого батальона налаживали взорванный мост. Работы подобного рода всегда были самыми трудными на транспорте, а зимой особенно. Бойцы ломами, кирками вгрызались в мерзлую твердь.

12 декабря машинист Г. М. Гладилин с черепашьей скоростью первым провел бронепоезд № 15 «Бесстрашный» через мост, под прикрытием морозной дымки подошел к переднему краю противника. Трое суток бронепоезд вел «безответный разговор» с противником. Наконец, гитлеровцы поняли, откуда по ним ведется огонь. И стали посылать на бронепоезд град мин.

Между тем бои под Мармыжами приняли затяжной характер. Тогда по просьбе командиров 87-й и 160-й стрелковых дивизий полковников А. И. Родимцева и М. Б. Анашкина командованием 40-й армии к Кшени были подтянуты семь бронепоездов. После ремонта в Грязях сюда прибыл курский бронепоезд № 14 под командованием старшего лейтенанта В. М. Морозова. Подошел и бронепоезд № 9 «Дзержинец» старшего лейтенанта П. И.

Исаченко.

18 декабря со станции Лиски в это место были переброшены отдельный бронепоезд № 1 старшего лейтенанта Внучко, бронепоезда № 4 и 5 1-го отдельного дивизиона, зенитный бронепоезд № 3 «Смерть фашизму!» младшего лейтенанта И. П. Гуреева из 377-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона и другие. Всем им предстояло в ночных налетах наносить удары по переднему краю вражеской обороны.

Вспоминает заместитель командира бронепоезда № 1 капитан в отставке Д. И. Плахотниченко:

— Однажды ночью, в сильнейшую вьюгу и мороз, я с двумя бойцами — разведчиком и связистом — был вызван к командиру дивизиона и предупрежден, что придется корректировать огонь поезда по станции Мармыжи. Поезд № 1 отправился от станции Кшень в направлении Мармыжей, дошел до разрушенной железнодорожной будки и остановился. Я с бойцами сошел с поезда, и мы пошли к станции Мармыжи по железной дороге. Связист одновременно прокладывал телефонную линию. Конкретной цели у нас не было, целью была обширная станция Мармыжи, занятая и обжитая немцами. После того как поезд выпустил 20–25 снарядов, немцы ответили массированным артиллерийским огнем по предполагаемому месту нашей стоянки. Бронепоезд отошел, а мы остались в блиндаже боевого охранения. Спустя минут тридцать поезд возвратился на прежнее место, и стрельба продолжалась. На станции Мармыжи раздалось несколько взрывов, возникли очаги пожаров. Снаряды попали в хранилище боеприпасов.

В журнале боевых действий дивизиона есть такие строки: «18.12.41–1.1.42 г. дивизион действовал на участке Кшень — Мармыжи, поддерживал наступление 160-й стрелковой дивизии и 13-й гвардейской стрелковой дивизии. В боях за овладение станцией Мармыжи уничтожено 4 танка и до двух рот солдат противника».[13]

Утром 19 декабря была поставлена новая боевая задача — овладеть станцией Мармыжи. Растянувшись цепью по перегону, бронепоезда открыли огонь. В атаку двинулись бойцы 96-го стрелкового полка 87-й дивизии.

Но гитлеровцы бросили в бой танки. Бронепоезда потеряли главное качество — маневренность. У головного бронепоезда фашистские танки разбили переднюю платформу, повредили паровоз. Пришлось отойти в Кшень.

Вечером полковник А. И. Родимцев собрал командиров бронепоездов. Невысокого роста, коренастый, он был словно влит в белый полушубок, туго перетянутый портупеей. Окинув

быстрым взглядом собравшихся, полковник приступил к делу: «Завтра любой ценой необходимо взять Мармыжи. Нужно помочь пехоте метким огнем».

Рассвет 20 декабря выдался морозным и туманным. Подхваченный жгучим ветром, снег беспорядочно кружился в воздухе. В суровой настороженной мгле притихли семь бронепоездов. Но вот серую темень прочертила бледно-зеленая ракета. И тотчас впереди застучали пулеметы. Один за другим послышались разрывы неприятельских мин. «Огонь!» — передалась по бронепоездам команда. Раздался оглушительный залп из тридцати орудий. Пехотинцы, поддержанные артиллерией, пошли в атаку на врага.

Передний бронепоезд, стоявший у разрушенного мостика, окутался клубами пара. Вражеский снаряд угодил в сухопарник. Через минуту послышались снова сильный взрыв и скрежет брони. На этот раз была разбита башня на другом бронепоезде. Воронежская «девятка» и курские поезда выдвинулись вперед. К полудню фашисты, понеся большие потери, начали отступать. Они откатывались все дальше на запад.

Вспоминая о боях за Мармыжи, комиссар воронежского бронепоезда № 9 И. С. Арчаков рассказывал:

— Бронепоезд прибыл на огневую позицию в район станции Мармыжи. Метким огнем было уничтожено восемь фашистских пулеметных точек. После артиллерийского огня бронепоезда в атаку пошли пехотинцы 537-го стрелкового полка 160-й дивизии. Командование полка дало высокую оценку действиям «Дзержинца».

После взятия Мармыжей бронепоезда распределили по станциям для охраны разгружавшихся эшелонов. «Бесстрашный» остался в Кшени, а 14-й направили в Грайворонку.

Поезда одеваются в броню

Зимние месяцы 1941–1942 годов ознаменовались массовым сооружением бронепоездов в тыловых депо, на ремонтных заводах НКПС, находившихся даже за сотни километров от линии фронта.

«Цех — фронт, станок — оружие», — под таким девизом трудились сотни рабочих Ташкентского паровозоремонтного завода. В ноябре 1941 года в котельном цехе бригада мастера К. Н. Матвеева начала работы по оборудованию бронепоездов. Строителей тогда называли гвардейцами трудового фронта. Пожелтевшие страницы заводской многотиражки «Гудок красновосточника» сохранили имена стахановцев военной поры, вложивших труд в создание грозных крепостей. Это братья Брыкины, котельщик Караташкин, газорезчики Уразов и Лазоренко.

Не хватало бронелистов нужной толщины. По совету уполномоченного НКПС Н. П. Конанюка было решено устанавливать сдвоенные листы. К 30 декабря 1941 года боевые машины были покрыты броней. 12 января 1942 г. бронепоезд «Узбекистан» был доставлен на артиллерийский полигон для испытания брони на прочность. После обкатки с представителями отдела бронепоездов НКПС боевые поезда «Узбекистан» и «Комсомол Узбекистана» были направлены в Оренбург. Здесь под командованием капитана К. Д. Магилевцева формировался 28-й отдельный дивизион.

22 марта 1942 года пополненные зенитным вооружением и укомплектованные личным составом бронепоезда «Узбекистан» № 677 под командованием лейтенанта С. К. Иванова и «Комсомол Узбекистана» № 708 под командованием старшего лейтенанта Н. А. Грешнева отбыли в Москву в распоряжение Главного автобронетанкового управления Красной Армии.

В паровозном депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороги в короткий срок было построено два бронепоезда. Первый бронепоезд начал сооружаться в ноябре 1941 года, когда фашисты стояли у рубежей Московской обороны. Большую организаторскую работу вели начальник паровозного отделения Г. П. Тютиков, начальник паровозного депо Б. А. Ильин, его заместитель инженер А. Г. Буровцев. Более двух недель не выходили из деповских цехов мастера С. И. Васильев, М. М. Заваленов, котельщики Ф. О. Кротов, А. И. Медведев, Ф. А. Старостин, сварщики П. А. Гамов, И. А. Зайцев, П. И. Киселев, слесарь И. С. Илюхин и другие рабочие депо.

«Народный комиссариат путей сообщения с удовлетворением отмечает Вашу патриотическую инициативу, — указывалось в телеграмме, направленной коллективу депо Москва-Пассажирская-Ленинская. — На строительстве бронепоездов Вами проявлено большое упорство, настойчивость, сметка.

Под командованием капитана Ананьева и лейтенанта Голованца они наносят сокрушительные удары по немецко-фашистским ордам на подступах к Москве. НКПС надеется, что и третий бронепоезд — «Железнодорожник Ленинской» — будет выпущен в установленный срок».[14]

18 октября 1941 года, когда немецкие танковые соединения из группы армий «Центр» прорвались к Можайской линии обороны под Москвой, бюро Горьковского обкома ВКП(б) приняло специальное постановление, одобрившее инициативу железнодорожников Горьковского узла о строительстве бронепоезда. Всем партийным, советским и хозяйственным организациям области было предложено принять активное участие в сооружении бронепоезда. При обкоме партии был создан совет содействия строительству во главе с секретарем обкома И. А. Слеповым. В совет вошли работники обкома партии А. Л. Кошелев, В. Ф. Янкавцев, начальник Горьковской железной дороги В. А. Ухтомский, руководители ведущих предприятий области.

Начальник Горьковской железной дороги В. А. Ухтомский возложил руководство сооружением бронепоезда на заместителя начальника паровозной службы дороги Л. Д. Рыбенкова.

К работе были привлечены квалифицированные военные и гражданские специалисты. Оборудование бронепаровоза Ок-139 шло в цехах паровозного депо Горький-Пассажирский (начальник С. Н. Черняев). Строительство броневых площадок находилось под контролем начальников вагонного депо Горький-Пассажирский Н. С. Иванова и вагонного участка Д. В. Гладких, мастеров В. А. Мясникова, И. В. Зайцева, П. А. Колбасина.

— Областной комитет партии поддерживал любую полезную инициативу, смелую инженерную мысль, предложения по поводу прогрессивных конструкций, материалов, технологии. В боях мы не раз с благодарностью вспоминали эту огромную работу, — отмечал секретарь узлового парткома станции Горький-Пассажирский А. С. Потехин. — По сравнению с бронепоездами, выпускаемыми в Сормово специалистами Брянской базы, наш бронепоезд получался приземистее, с наклонной броней, литыми танковыми башнями. По своей мощи он намного превосходил старые образцы броневых машин…

Газосварщик Н. Мухитдинов, строитель бронепоезда «Комсомол Узбекистана». Ташкент, 1941 год.

24 октября 1941 года почин горьковчан поддержал коллектив Муромского вагонного участка, начав сооружение бронепоезда. Вспоминает руководитель строительства, бывший начальник Муромского вагонного участка В. А. Бритин:

— Строительство бронепоезда было новым делом для муромских железнодорожников. Но взялись за него очень горячо, и каждый трудился за двоих-троих. Мы приобрели новейшую техническую документацию, по которой еще не было построено ни одного бронепоезда. Молодые специалисты А. И. Чахрадзе, И. Д. Яшанов, В. А. Кумин, техник М. П. Харитоненко быстро совершенствовали чертежи отдельных узлов и деталей.

Строительство началось 7 ноября 1941 года в двадцативосьмиградусный мороз. Оно превратилось во всенародное дело рабочих и инженерно-технических работников Муромского узла. Кулебакские металлурги своевременно обеспечивали поставку проката и броневой стали. Рабочие завода имени Ф. Э. Дзержинского производили закалку брони во внеурочное время. Работники пункта технического осмотра станции Муром в полном составе после ночных дежурств приходили в цеха вагонного депо и, не зная усталости, активно брались за трудную работу.

Бронепоезд «Советский железнодорожник» 61-го отдельного дивизиона перед отправкой на фронт.

Немало труда в создание бронепоезда вложили мастера Клюшин, Демин, Семушкин, поездные вагонные мастера Дементьев, Ерохин, Марьяхин, Зайцев, старшие осмотрщики Кустодов, Комолов, слесари В. В. Тетерин, Борисов, П. Н. Логинов, Л. А. Федосеев и другие.

Особенно хочется сказать о В. В. Тетерине. Опытный слесарь-разметчик, он изучил чертежи до мелочей, знал, что все нужно взвесить, прикинуть, чтобы меньше металла шло в отход. Так весь бронепоезд прошел через руки Тетерина. Он помогал устанавливать орудийные башни на платформы. Ездил Тетерин и на испытание своего стального детища в Горький…

Оборудование бронепаровоза производили в паровозном депо Муром под руководством мастера Б. А. Соина. В короткий срок комсомольцы-строители С. Е. Мажоров, В. А. Смирнов, А. В. Бирюков произвели замену рессор (теперь они выдерживали нагрузку до 21 тонны вместо 17), оборудовали бронебудку, покрыв ее листами 45-миллиметровой брони.

8 февраля 1942 года на многолюдном митинге состоялась передача бронепоезда военному командованию. Командиру стальной крепости капитану Н. Я. Клочко и комиссару И. А. Меньшову секретарем Муромского горкома партии Москвиным было вручено шефское Красное знамя. 9 февраля 1942 года бронепоезд прибыл в Горький. В первый поход его вели машинисты-муромчане А. В. Солдатов, В. А. Смирнов, А. Г. Шмелев, А. В. Бирюков, И. Е. Сераков, А. В. Журухин, А. С. Снопок.

21 февраля 1942 года было завершено формирование 31-го отдельного Горьковского дивизиона бронепоездов. Его возглавили подполковник А. И. Зайченко и комиссар А. Т. Удовиченко. Приказом народного комиссара обороны бронепоездам дивизиона присваивались имена великого патриота земли русской, нижегородца Козьмы Минина и былинного богатыря Ильи Муромца. Экипаж «Козьмы Минина» возглавил старший лейтенант Т. П. Белов, а комиссаром стал организатор его строительства А. С. Потехин.

4 марта 1942 года 31-й отдельный Горьковский дивизион отбыл в Москву в резерв Ставки Верховного Главнокомандования.

В боевом наказе трудящихся Горьковской области бойцам и командирам 31-го отдельного дивизиона говорилось:

«Усилиями трудящихся нашей области — железнодорожников, металлургов, оружейников — построены мощные бронепоезда «Козьма Минин» и «Илья Муромец». Обе эти подвижные бронированные крепости переданы в ваши руки, доверены вам, товарищи бойцы, командиры, политработники. Вручив вам мощную военную технику, любовно созданную нами, мы от имени жен и матерей ваших, от имени всех трудящихся области наказываем вам… Будьте героями Отечественной войны… Будьте бесстрашными, дерзкими, смелыми, находчивыми в бою… Мы уверены, что, помня слова воинской присяги, вы будете являть собой пример высокой дисциплины и под водительством своих начальников по-чапаевски, по-суворовски будете громить врага…».[15]

В ноябре 1941 года на заседании бюро Раменского горкома ВКП(б) Московской области было принято решение: на базе завода «Стальконструкция» развернуть строительство бронированного поезда. Работу возглавил Н. И. Шибаев — директор предприятия. Создание бронепоезда приняло общерайонный характер. В дело включились коллективы многих предприятий: комбината «Красное Знамя», Раменского целлулоидного завода, строительного треста № 18 и других.

Рабочие из бригады С. И. Караваева приступили к оборудованию бронеплощадок. К вагонному настилу привертывали специальные детали, к которым крепили каркасы всей бронеплощадки. Изнутри и снаружи каркас одевали броневыми листами. Часто случалось, что от сильных морозов лопались сварные швы. Сварщики предложили одновременно варить и подогревать броневые листы изнутри. Это значительно ускорило работу. В полу каждой бронеплощадки оборудовали специальные люки, закрывали бронированными «фартуками» колеса и буксы.

Значительный вклад в оборудование боевых машин внесли электрики Раменского отделения Мособлэнерго, выполнив сложные работы по монтажу энергохозяйства.

В марте 1942 года, когда сооружение бронепоезда близилось к завершению, монтажники предложили назвать его именем первого секретаря Московского горкома партии А. С. Щербакова. Но Александр Сергеевич, поблагодарив строителей при встрече, посоветовал именовать бронепоезд «Москвич». 5 апреля 1942 года на митинге в поселке Стаханове (ныне город Жуковский) бронепоезд «Москвич» был придан представителям Красной Армии и вскоре приписан к 32-му отдельному дивизиону.

— 11 ноября 1941 года вместе с командиром бронепоезда старшим лейтенантом А. Р. Горбачевым мы прибыли в Ярославль, — вспоминает бывший начальник штаба 54-го ОДБП, почетный железнодорожник П. И. Волковой. — В Ярославле по инициативе комсомольцев-железнодорожников уже развернулось строительство броневого поезда. Ремонтники локомотивного депо Всполье (ныне Ярославль-Главный) производили бронирование паровоза Оп-7593, а в вагонном участке оборудовали четыре бронеплощадки на основе двухосных платформ.

Капитан П. И. Волковой, начальник штаба 54-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Трудное это было время. Фашисты стояли у стен Москвы. Ежедневно звучали сводки Совинформбюро, одна тревожнее другой. Железнодорожники трудились в промерзших цехах по 12–14 часов в сутки. Порой нам казалось, что многие из ремонтников

вообще не покидали деповских цехов. Несмотря на физическую усталость, недоедание, строители были охвачены необычайным патриотизмом. Заказ для фронта считался боевой задачей. Организаторами строительства стали Г. М. Воеводский, К. П. Евстигнеев, Н. И. Сибриков и другие. Железнодорожники трудились под девизом «Работать за себя и за товарища, ушедшего на фронт».

В эти нелегкие зимние дни энтузиазм молодых строителей был потрясающим. В январе 1942 года комсомол Ярославщины собрал в фонд строительства бронепоезда 1 219 945 рублей.

А как только закончилось оборудование бронепоезда, добровольцами в состав экипажа влились машинисты депо Всполье Н. Н. Морозов, К. А. Носов, И. П. Миронов, В. П. Вахлеев, помощниками машинистов стали Г. Варенцов, А. Бельцев, П. И. Колобухов. Паровозным техником бронепоезда стал З. А. Воронов, а старшим паровозным техником 54-го дивизиона был утвержден С. К. Плешаков.

Остается уточнить, что бронепоезда 54-го ОДБП в мае 1942 года на станции Елец вошли в подчинение 48-й армии Брянского фронта. Командиром этого дивизиона был назначен майор П. И. Иванов.

Еще надо отметить дела соседей ярославских железнодорожников из Владимирской области. В партийном архиве Владимирского обкома КПСС хранится постановление Ковровского городского комитета обороны, датированное 18 декабря 1941 года. В нем отмечалось, что бронепоезд «Ковровский большевик», построенный и вооруженный на средства трудящихся коллективами Ковровского механического завода, железнодорожного узла и других предприятий города, сегодня, 18 декабря, отправляется в Москву в распоряжение Народного Комиссариата Обороны.

— На станции Владимир-I Горьковской железной дороги в конце ноября 1941 года стал организовываться 45-й ОДБП. Первым в дивизион поступил бронепоезд, построенный рабочими депо Подмосковная, которым командовал старший лейтенант Ф. А. Николаенко. После перебазирования дивизиона из Владимира на Московско-Окружную дорогу мы получили и второй бронепоезд, сооруженный в цехах Люблинского литейно-механического завода НКПС, — вспоминает бывший помощник командира 45-го дивизиона, капитан интендантской службы Н. Н. Коновалов. — Командование дивизионом принял капитан Г. Д. Зырянов, а комиссаром стал батальонный комиссар Гордиенко. 18 апреля 1942 года, попрощавшись с Москвой, 45-й дивизион отбыл в распоряжение командующего 13-й армией генерала Н. П.

Пухова на участок Верховье — Ливны железной дороги имени Ф. Э. Дзержинского.

Откликнувшись на призыв тружеников прифронтовых магистралей, коллектив паровозного депо Тайга Кемеровской железной дороги сформировал специальную бригаду по оборудованию бронепоезда. Слесари А. С. Аширов, Г. И. Бернацкий, И. С. Власенко, Д. З. Кухта, А. М. Усачев, И. М. Харитонов под руководством техника А. В. Кончухидзе были командированы в Новокузнецк. С Кузнецкого металлургического комбината в местное депо были доставлены листы броневой стали. И вскоре первые броневые площадки были готовы. Но учитывая большой объем работ по бронированию паровоза, бригаду А. В. Кончухидзе возвратили в депо Тайга. Два месяца напряженно трудились ремонтники, не выходя сутками из цехов. По воспоминаниям тайгинских старожилов, женщины и дети приносили обеды и ужины прямо к станкам.

Одновременно шло и формирование боевого экипажа. На учебные сборы были призваны тайгинские машинисты И. А. Токарев, П. А. Хурсик, М. Ф. Щипачев, Н. Анищенко, Н. Климов, помощники А. Михайлов, Н. Лосин, А. Корнев, С. Матвеев. Они составили костяк железнодорожных бригад бронепоезда.

В начале мая 1942 года железнодорожники Тайгинского узла перевели бронепоезд в Новосибирск. Здесь перед проводами на фронт с экипажем встретился прославленный машинист Н. А. Лунин. Его именем и был назван бронепоезд. Под командованием старшего лейтенанта И. И. Даниловича «Лунинец» вошел в Коломне в состав 49-го Отдельного дивизиона бронепоездов.

На Урале тоже организовывали строительство бронепоездов.

Паровозные бригады бронепоезда № 1 54-го отдельного дивизиона. Слева направо: первый ряд — И. П. Миронов, машинист, П. И. Колобухов, помощник машиниста; второй ряд — К. А. Носов и А. Ревякин, машинисты.

18 ноября 1941 года в кабинете начальника паровозного депо Челябинск В. И. Трегубенко проводилось необычное совещание. Заместитель начальника паровозной службы Южно-Уральской железной дороги А. А. Шелягин познакомил челябинских паровозников с заданием Государственного Комитета Обороны: трудящимся Южно-Уральской магистрали предстояло построить пять бронепоездов, из них два в цехах депо Челябинск.

По предложению секретаря парткома депо М. Б. Селиванова было принято решение выделить для работ по оборудованию стальных крепостей большую группу ремонтников, возглавляемых мастерами К. П. Кондаковым, Н. А. Молодцовым, Н. И. Новиковым. Техническим руководителем строительства был назначен старший инженер техбюро В. И. Мороз. В помощь ему управление дороги командировало конструкторов Сахачевского, Воронина, Проценко. В кратчайший срок они должны были разработать рабочие чертежи основных узлов бронепоезда и передать их исполнителям. Комиссаром строительства стал секретарь узлового парткома А. П. Рождественский.

— Мы работали днем и ночью. Восемнадцатичасовой рабочий день считался нормой. Все понимали: бронепоезда очень были нужны фронту, — вспоминает один из строителей бронепоезда, почетный железнодорожник В. В. Вишневский.

Многочисленные трудности возникали у строителей. Вначале предполагалось, что опорные кольца поворотных механизмов орудийных башен будут производиться на челябинских заводах. Но необходимых станков не оказалось. Тогда за дело взялись ремонтники депо Челябинск. Было решено использовать бандажи паровозных колес. Для этого с каждого стального бандажа надо было снять по 45–70 миллиметров металла. Даже опытному токарю при расточке требовалось не менее 20 часов на эту операцию. Токарь-бандажник К. С. Чипышев предложил образец нового резца. В кратчайший срок уральский умелец М. И. Красников изготовил по чертежу необходимый резец. Время на обработку бандажей под кольца сократилось почти в четыре раза.

Бывший мастер депо Н. А. Молодцов рассказывает:

— Начальник депо В. И. Трегубенко вызвал меня и говорит: «За четыре дня на бронепоезде необходимо установить пулеметы». А на каждой бронеплощадке должно быть по четыре станковых пулемета. К работе была привлечена вся бригада по

ремонту станков, руководимая А. М. Першаниным. Работали, не зная усталости, но выполнили задание за трое суток.

Работы по строительству первого бронепоезда «Челябинский железнодорожник» были закончены к 24 декабря 1941 года. А 27 декабря на обкатку выехал и второй бронепоезд, названный «Южноуральский железнодорожник».

Технические испытания обеих машин прошли успешно. Командир 4-й бронеплощадки «Южноуральского железнодорожника» В. Я. Куплевахский из Харькова так характеризовал боевые возможности челябинских бронепоездов: «Бронеплощадки были оснащены своеобразно. Каждая имела одну широкую башню, поворачиваемую вручную. Были установлены французские пушки выпуска 1918 года, сохранившиеся с гражданской войны. Перед отправкой орудий для армий Колчака их стволы расточили под калибр 76,2 миллиметра. При стрельбе с невысоким углом возвышения ствола такие орудия оправдывали свое назначение.

На каждом борту бронеплощадки имелись скорострельные «браунинги» и ручные пулеметы Дегтярева. Личное оружие многих красноармейцев составляли трофейные японские винтовки образца 1916 года. С широкими тесаками, примкнутыми к стволу, винтовки торчали выше бойцов, владевших ими. «Интернациональный» характер вооружения и обмундирования бойцов свидетельствовал о крайне трудном времени, переживаемом Красной Армией зимой 1941–1942 годов».

16 февраля 1942 года железнодорожники Южно-Уральской магистрали провожали стальные крепости на фронт. Старшим паровозным бригадиром стал участник гражданской войны И. З. Васильев. В апреле 1942 года в первых боях на Мценском направлении благодарность командования получили машинисты С. Д. Перминов, В. Ф. Югов, Г. Чуяшенко, помощники машинистов А. Ф. Потапенко, М. П. Бакин, Е. А. Бруско.

В боях под Курском погиб В. Ф. Югов, смертельно был ранен и умер в госпитале Г. Чуяшенко.

Заменил Владимира Югова помощник машиниста А. Ф. Потапенко. Не раз он водил бронепоезд в бой, но однажды взрывом авиабомбы его выбросило из будки паровоза, ранило семью осколками. Был он почти на грани смерти. И все же молодой машинист выжил. Последний бой Потапенко провел под городом Плоешти в Румынии.

В Бузулуке началось формирование 35-го ОДБП. В декабре 1941 года для оборудования бронепаровоза была создана бригада из 30 человек. Всеми работами руководил начальник паровозного

депо Бузулук Южно-Уральской железной дороги С. К. Грищенко.

Как свидетельствует один из активных участников этого строительства слесарь К. М. Быков, огромный объем работ выполнили мастера Н. И. Вершинин, Н. В. Щенников, рабочие депо М. А. Бурмистров, М. А. Цыбин, Н. И. Шеин, П. С. Хохлов, И. Ф. Филиппов. Под руководством Н. В. Щенникова оборудовались броневые башни, поворотные механизмы орудий.

К. М. Быков с бригадой работал на оборудовании бронеплощадок. Из-за жестоких морозов в цехах вагонного депо строительные работы вынужденно прерывались. Тогда их возобновляли в цехах теплой промывки паровозного депо.

Машинисты-стахановцы депо Бузулук И. Е. Букреев, А. М. Марков, П. П. Литвинов, В. Корчагин составили железнодорожные бригады. После проведения испытательных стрельб бронепоезд под командованием капитана В. Мальцева вошел в состав 35-го ОДБП. В марте 1942 года дивизион был переброшен в район Старой Руссы, где войска Северо-Западного фронта вели бои по окружению группировки генерала фон Буша в районе станции Лычково.

В ноябре 1941 года трудящиеся Красноуфимского железнодорожного узла под руководством инженера паровозного депо И. П. Шлычкова приступили в свободное от работы время к оборудованию бронепоезда. Вскоре «Красноуфимский железнодорожник» вместе с бронепоездом «Смерть фашизму!», построенным в депо Абдулино Куйбышевской железной дороги, вошли в состав 34-го отдельного дивизиона, сформированного в декабре 1941 года в Куйбышеве. Его командиром стал майор В. П. Чурсин.

В холодный январский день 1942 года бронепоезд «Василий Чапаев», построенный железнодорожниками Агрызского узла на средства трудящихся Удмуртии, был включен в состав 46-го отдельного дивизиона. Вместе с бронепоездом «Кзыл Татарстан», сооруженным на Юдинском железнодорожном узле, они были направлены для обороны Сталинграда…

В декабре 1941 года коллектив паровозного депо Нижний Тагил получил задание из управления Свердловской дороги начать строительство бронепоезда «Сталинский Урал». Оборудование бронепаровоза было поручено мастерам, почетному железнодорожнику А. П. Францеву и П. Е. Кошкареву. Котельщик В. Ф. Климов, токари Г. Л. Храмцов, Н. Е. Головко, Г. В. Ильин, слесари Н. А. Брагин, В. Х. Заякин, А. Г. Городилов, А. С. Мурашов соединяли броневые листы, надежно укрывая котел машины, будку машиниста и тендер. Руководитель строительства бронепоезда, почетный железнодорожник Н.Е. Вершинин

ежедневно докладывал управлению дороги о ходе строительства бронированной крепости.

27 января 1942 года машинист В. И. Вахрушев и его помощник Д. А. Варкулевич доставили бронированный паровоз в Свердловск. Здесь в депо Свердловск-Пассажирский с начала января 1942 года шло строительство бронепоезда.

Стахановцы-котельщики А. В. Гребенщиков, М. И. Голышев, слесари В. И. Черненко, П. Малинников, В. В. Южаков трудились на пределе сил. Они взяли обязательство закончить строительство боевой машины с паровозом Ов-5910 к 24-й годовщине Красной Армии. 12 февраля 1942 года газета «Комсомольская правда» писала: «В строительстве бронепоезда принимают участие лучшие рабочие паровозного депо Свердловск-Пассажирский. По 20 часов не выходят из цехов инженеры-комсомольцы Н. П. Волхонский, З. С. Ваксман. По пять — восемь норм за смену дает молодежная бригада знатного стахановца Ивана Ланского. Н. В. Логинов предложил прорезать отверстия автогеном, что в два раза ускорило работу…».

В музее истории локомотивного депо Свердловск-Пассажирский сохранились пожелтевшие экземпляры многотиражной газеты «Путевка». На ее страницах публиковались имена героев трудовой вахты. 23 февраля 1942 года у ворот паровозного депо состоялся митинг, посвященный завершению оборудования бронепоезда. В тот день в газете «Путевка» поэт К. Муридзиди писал:

Вложили мы силу в работу свою,
Всю мощь воедино собрали.
Чтоб наш бронепоезд в жестоком бою
Напомнил врагам об Урале.

27 февраля бронепоезда «Сталинский Урал» и «Свердловский железнодорожник» отбыли в Москву. Старший машинист бронепоезда «Свердловский железнодорожник» И. С. Петренко вспоминал, что из ворот депо первыми повели бронепоезд бригады машинистов Л. Закусина и Д. Копенкина. Вместе с помощниками А. Вычегжаниным, С. Рыловым, П. Нятиным, Л. Ткачевым им предстояло вести Ов-5910 на фронт.

5 марта 1942 года уральские бронепоезда прибыли в столицу. Москва встретила их суровым военным обликом. Чувствовалось, что фронт неподалеку. Из Москвы боевые дороги уральских бронепоездов разошлись: «Сталинский Урал» в составе 37-го дивизиона направился под Елец, а «Свердловский железнодорожник», получивший номер 751 (командир —

старший лейтенант Поддубный, комиссар — политрук Ф. Д. Бондарев), отправился на Южный фронт.

Как отмечал один из строителей, а в дальнейшем пулеметчик И. С. Фефелев, бронепоезд «Свердловский железнодорожник» вместе с бронепоездом № 53, защищавшим Москву в 1941–1942 годах, вошел в состав 16-го ОДБП.

Паровозные бригады уральцев были подчинены старшему паровозному технику дивизиона Б. Л. Амаглобели. Старший машинист Д. Н. Копейкин возглавил паровозную службу бронепоезда № 53.

Старший техник-лейтенант Б. Л. Амаглобели, старший паровозный техник 16-го отдельного дивизиона бронепоездов.

16 ноября 1941 года газета «Красная Чувашия» опубликовала обращение коллектива промартели «Большевик» к комсомольцам и молодежи республики развернуть сбор средств на строительство бронепоезда. За короткий срок от населения поступил 1 миллион 294 тысячи рублей.

В Канаше, в цехах вагоноремонтного завода, комсомольско-молодежная бригада А. Е. Монакова приступила к оборудованию броневых площадок.

— В Канаш прибыли офицеры 53-го отдельного дивизиона во главе с майором Е. М. Михелевым, — вспоминает ветеран 53-го дивизиона, капитан в отставке И. С. Ходос. — Мы активно участвовали в строительных работах в цехах завода. 29 марта 1942 года на станции Чебоксары на многолюдном митинге военному командованию был передан первый бронепоезд «Комсомол Чувашии». А в один из майских дней 1942 года

ремонтниками Канашского вагоноремонтного завода в состав 39-го отдельного дивизиона передавался уже другой бронепоезд «За Родину!»…

В начале декабря 1941 года по заданию Государственного Комитета Обороны на Томской железной дороге началось формирование трех дивизионов бронепоездов. Для руководства строительством броневых машин управление дороги выделило заместителя начальника паровозной службы М. Г. Козловского. С 9 по 11 декабря 1941 года начальник базового паровозного депо Новокузнецк А. И. Будыгин встречал прибывающие бригады строителей из депо Тайга, Новосибирск, Инская, Белов, Топки.

Оборудование бронепоездов «Советская Сибирь» и «Железнодорожник Кузбасса» вели строители паровозных депо Новосибирск и Тайга, возглавляемые Л. Н. Зиновьевым и А. В. Кончухидзе.

В начале февраля 1942 года был создан 41-й ОДБП под командованием капитана Я. И. Измесьева. Командиром бронепоезда № 688 «Советская Сибирь» стал старший лейтенант П. Ф. Феоктистов, а бронепоездом № 716 «Железнодорожник Кузбасса» стал командовать старший лейтенант В. И. Москальчук. Дивизион направили для охраны Черноморского побережья Кавказа.

Для зачисления в состав экипажа бронепоезда «Советская Сибирь» были поданы десятки заявлений от добровольцев. Из новосибирских железнодорожников были сформированы бригады, которые возглавили машинисты Н. Л. Зиновьев, И. И. Котов, А. П. Козлов.

В марте 1942 года из Новокузнецка на фронт ушли бронепоезда № 679 «Сибиряк» и № 721 «Металлург Кузбасса». В составе 42-го ОДБП под командованием майора М. М. Аракуши они направились в распоряжение командующего Закавказского фронта генерала И. В. Тюленева.

В декабре 1942 года начальник политотдела Омской железной дороги докладывал обкому ВКП(б), что на Омской дороге в 1942 году силами железнодорожников для Красной Армии построены пять бронепоездов: в депо Омск — «Омский железнодорожник» и «Киров», в депо Петропавловск — «Североказахстанец», в депо Барабинск — «Сибиряк-барабинец», в депо Ишим — «Патриот».

Коллектив паровозного депо Омск под руководством инженера А. П. Белякова приступил к оборудованию первого бронепоезда «Киров» в декабре 1941 года. Вместе с ремонтниками в строительстве бронированной крепости участвовали и локомотивные бригады. Прибыв из трудных рейсов, они часами

не уходили из депо, оказывали посильную помощь строителям. Омские локомотивщики сформировали бригады из машинистов Соколова, Козловского, Федорова, помощников Борисенко, Носова, Котлярова для вождения бронепоезда в боевых условиях.

В марте 1942 года в пункт формирования воинских резервов прибыл бронепоезд «Североказахстанец», построенный в Петропавловске. Вместе с «Кировым» они вошли в состав 40-го ОДБП под командованием майора А. Лобанова. Поначалу они защищали важнейшие мосты через Волгу в районе Саратова от налетов вражеских самолетов. Потом участвовали в тяжелых боях на Южном фронте, а в августе 1945 года, — в разгроме японских милитаристов.

«Омский железнодорожник» и «Сибиряк-барабинец» дооборудовались в Коломне, боевые действия вели в Карелии, где встречались во время отдельных операций с бронепоездами-земляками «Победа» и «За Родину!». А строились бронепоезда № 638 «Победа» и № 651 «За Родину!» на Омском паровозоремонтном заводе. Бронепоезд «Победа» капитана Амельчука обслуживали бригады машинистов-омичей М. Осипова, В. Федулова, Г. Высоцкого.

В составе 27-го дивизиона, которым командовал заместитель заведующего кафедрой Фрунзенского бронетанкового училища подполковник Ф. Г. Кочемасов, в июне 1942 года бронепоезда «Победа» и «За Родину!» вошли в подчинение командующего Карельским фронтом генерал-лейтенанта В. А. Фролова.

В ноябре 1941 года в Омской области началось формирование 47-го ОДБП. Руководству паровозного депо Барабинск Омской железной дороги было дано конкретное указание отдела бронепоездов НКПС: одеть в броню паровоз, оборудовать четыре платформы для орудий и пулеметов и одну для зенитной установки.

По приказу начальника паровозного депо Барабинск К. Н. Голикова для бронирования выделили местный паровоз Ов-5744. Ремонтники депо под руководством мастера С. Ф. Бабкина произвели средний ремонт локомотива. Наладка котельного оборудования выполнялась под руководством мастера цеха С. Н. Рогулева, а замена тормозов была осуществлена мастерами А. А. Бабенковым и И. Д. Митрохиным.

Огромную работу по сборке броневых листов, созданию каркаса, закрывавшего весь паровоз, креплению к нему болтами и заклепками бронированных щитов провели котельщики братья Матвей Николаевич и Михаил Николаевич Рогулевы, Илья Иванович Баянов, Панкрат Васильевич Крылов, Емельян Николаевич Синицын.

На монтаже броневых башен трудилась бригада А. М. Бирюкова. Слесари-инструментальщики И. К. Ивохин, В. С. Акимкин, Е. А. Некрасов, А. Г. Моков, электросварщик И. В. Железовский, газосварщик Ф. А. Ващенко сдержали свое слово — досрочно закончили оборудование поворотных механизмов. Ювелирную точность пришлось соблюдать при обточке поворотных механизмов. Слесарь-рационализатор Ф. Ф. Чубаров изобрел специальное приспособление. Токарь Н. Н. Таюров на фрезерном станке изготовил почти пятьсот шариков, на которых вращались башни.

Рационализаторские предложения Ф. Ф. Чубарова и Н. Н. Таюрова впоследствии были использованы в паровозном депо Омск при сооружении бронепоезда «Омский железнодорожник». Токарь Н. Н. Таюров был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а фрезеровщики П. В. Ермаков и И. Е. Шундин удостоены звания «Гвардеец тыла».

Бригада инструментальщиков занималась установкой крупнокалиберных пулеметов, изготовлением снарядных шкафов. Для ускорения работ сюда были посланы слесари вагонного депо В. Гулюкин, В. Леонов. Когда оборудование бронепоезда подходило к концу, для его экипажа были подобраны бригады машинистов — В. Ф. Литвинова, А. И. Воложанина, Н. С. Чернова. Старшим машинистом бронепоезда партком депо рекомендовал машиниста-инструктора П. К. Мялицына.

23 февраля 1942 года бронепоезд № 639 «Сибиряк-барабинец» был принят с оценкой «отлично» командиром 47-го дивизиона майором Пуховым. Под командованием старшего лейтенанта А. Цымбаревича бронепоезд № 639 прибыл в Омск.

Здесь же состоялась передача военному командованию второго бронепоезда «Омский железнодорожник», построенного в паровозном депо под руководством мастера В. Г. Шамова. На фронт его повели бригады машинистов И. Т. Волобуева и А. А. Симакова.

Почти в это же время, 16 февраля 1942 года, из Красноярска на фронт уходили два бронепоезда — «Енисей» и «Красноярец», построенные работниками Красноярского паровозовагоноремонтного завода. Они участвовали в разгроме вражеских войск в районе Демянска.

— Трудное было время, — вспоминает бывший комсорг кузнечного цеха завода В. А. Власов. — В нашей бригаде было четверо комсомольцев — Борис Копылов, Петр Осадчий, Иван Войчук и я. Под руководством мастера Прокопия Агеевича Чехлова мы ковали для бронепоездов кулисные тяги и другие детали. Отработаешь 12 часов и идешь на погрузку или разгрузку

вагонов. Не успевали отдохнуть, как гудок снова звал в цех. И так каждый день, без выходных…

Строительство бронепоездов было делом сложным. На платформах монтировали каркасы башен, площадок для размещения орудий и пулеметов, специальные отсеки для боеприпасов и средств управления боем. Когда дело дошло до «одевания» в броню паровозов и платформ, выяснилось, что полученные с Урала броневые плиты оказались незакаленными. При испытаниях их пробивал снаряд легкого орудия. Тогда молодые рабочие Н. Чистяков и И. Кузьмин предложили построить печь и самим произвести закалку плит. Опытный мастер завода В. С. Тесля взялся построить печь в котельном цехе. Но не оказалось огнеупорного кирпича. Железнодорожники обратились к специалистам кирпичного завода, нашли качественную глину и в короткий срок изготовили необходимое количество кирпича.

Печь построили. Но пробная закалка дала неважные результаты. Тотчас несколько инженеров командировали на Урал со срочным заданием изучить технологию закалки бронеплит. Наконец, броня пошла добротная.

Вскоре был получен приказ о формировании из построенных сибиряками крепостей на колесах 29-го ОДБП. Командиром его был назначен майор И. В. Федоров — кадровый артиллерист, с первых дней войны сражавшийся с фашистами. После ранения и лечения в госпитале он был направлен на эту должность.

— Вопрос о формировании боевого экипажа обсуждался на партийном активе железнодорожников Красноярска, — вспоминает бывший машинист бронепоезда, Герой Социалистического Труда Г. В. Антипин. — Начальник депо Н. П. Никольский, отметив, что рабочие завода добровольно построили бронепоезда, предложил комплектовать расчеты тоже добровольцами. Вместе со мною записались машинисты А. Антропов, И. Квашнин, И. Траханов, В. Фотальчук, С. Пащенко… Те из железнодорожников, кто имел армейскую специальность артиллериста или пулеметчика, были включены в боевые расчеты.

…В утренней морозной дымке 16 февраля 1942 года бронепоезда отправлялись со станции Красноярск. После короткого митинга стальные крепости двинулись на запад, к Москве.

Южнее Москвы

Весной 1942 года на советско-германском фронте наступило относительное затишье. В результате наступления Красной Армии под Москвой линия фронта отодвинулась на запад от столицы на 150–400 километров. Советское командование предпринимало попытку создать прочную оборону на стыке Западного и Брянского фронтов. На этом участке предполагалось начало нового немецкого наступления на столицу с юга.

26 апреля 1942 года дежурный по станции Тула принял необычные поезда. Бронированные вагоны с маскировочной раскраской щетинились стволами орудий и пулеметов. На фронт прибыл 31-й отдельный особый Горьковский дивизион. Бронепоезда «Козьма Минин» и «Илья Муромец» прикрывали дальние подступы к городу оружейников, взаимодействуя с частями 3-й армии.

Боевое крещение бронепоезда горьковчан получили в районе станции Выползово. Вскоре дивизион стал базироваться в Черни, выезжая к Бастыево для совершения огневых налетов. Вместе с артиллеристами 283-й стрелковой дивизии он громил оборону противника. Гитлеровцы же со своей стороны с помощью авиации намеревались уничтожить мощные огневые средства, которыми располагали бронепоезда. Командир 31-го дивизиона майор Я. С. Грушелевский, уже имевший большой опыт боевых бронепоездных действий с первых месяцев войны, сразу же по прибытии на фронт распорядился, чтобы бронепоезда подключились к постам воздушного наблюдения, оповещения и связи. И теперь, как только раздавалась команда «Воздух!», струи свинца преграждали путь вражеским самолетам. Строй их распадался, а некоторые из «юнкерсов», оставляя за собой шлейф дыма, устремлялись к земле.

После первого боя дивизион прибыл на станцию Чернь, где располагалась его база. Поступил новый приказ: вместе с артиллерией 283-й дивизии парализовать работу железнодорожной станции Мценск…

Ранним майским утром бронепоезда вышли на огневые позиции. В километре за линией фронта угадывались очертания станции Мценск. Разведчики донесли о значительном скоплении эшелонов. Шла интенсивная разгрузка вражеских частей. Огонь открыли одновременно. Почти сто осколочных и зажигательных снарядов легли на позиции фашистов. Через час залпы повторили по огневым точкам, выявленным по ответным выстрелам противника. Пламя пожаров еще долго полыхало над разбитыми

вагонами и складами.

Фашистское командование встревожило появление мощных советских бронепоездов. Большие группы вражеских бомбардировщиков атаковывали их. Но наши зенитчики встречали стервятников прицельным огнем, заставляя сбрасывать бомбы мимо цели.

В один из налетов на станцию Горбачево гитлеровские летчики с особым ожесточением атаковали бронепоезд «Илья Муромец». Погибли командир зенитной площадки младший лейтенант М. А. Кузьменко, машинист В. А. Смирнов. Три бомбы разорвались в десяти метрах от бронеплощадок. Удары осколков броня выдержала. «Погибли те, кто не успел укрыться», — докладывал командиру дивизиона Я. С. Грушелевскому командир бронепоезда «Илья Муромец» капитан Н. Я. Клочко.

Первые потери заставили зенитчиков усилить воздушное наблюдение, организовать надежное взаимодействие всех средств противовоздушной обороны.

В Черни дислоцировались бронепоезда не только 31-го, но и 38-го отдельного дивизиона майора В. А. Коржевского, 55-го дивизиона майора П. М. Бойко. Они наносили частые удары по обороне противника на левом берегу реки Зуша.

Утром 12 мая майор Грушелевский провел совещание с командным составом своих бронепоездов и поднялся в купейный вагон. В это время послышался нарастающий гул самолета. «Юнкерс» шел на бреющем полете, сбросил над бронепоездом всего две бомбы. Одна из них попала в командирский вагон…

Погибли командир 31-го дивизиона бронепоездов майор Я. С. Грушелевский, начальник штаба дивизиона, старший лейтенант С. В. Писемский, корреспондент газеты «Гудок» А. С. Букаев. Их похоронили в братской могиле на станции Чернь. Ныне за ней бережно ухаживают следопыты чернской школы № 2.

Южнее обстановка была другая, однако не менее драматичная.

21 мая 1942 года бронепоезд «Тульский рабочий» 60-го ОДБП под командованием капитана Б. П. Есина получил приказ выйти в район сосредоточения фашистских войск на линии Изюм — Савинцы для отражения возможных танковых атак. Пробиться в заданный район оказалось непросто, но возвратиться было еще трудней: предстояло следовать через станцию Изюм, основательно разрушенную фашистами с воздуха и находившуюся под непрерывным огнем. Над железной дорогой почти постоянно висели вражеские самолеты, из-за чего движение днем на этом участке становилось практически невозможным.

Вспоминает В. К. Паничкин, бывший комиссар бронепоезда

№ 13:

— Двинулись с наступлением темноты. Когда до Изюма оставалось полтора-два километра, бронепоезда остановились. Дальше идти было рискованно. Капитан Б. П. Есин, недавно назначенный командиром бронепоезда, обратился ко мне с вопросом:

— Что будем делать, комиссар?

Есин в сложных ситуациях действовал осмотрительно, не принимал окончательного решения, не посоветовавшись.

— Надо послать разведку.

— А кого пошлем?

— Как кого? Для этого есть разведчики!

Командир подошел поближе ко мне и тихо сказал:

— Комиссар, очень прошу тебя, сходи сам, ведь ты паровозный машинист и лучше других разберешься в обстановке.

Конечно, можно сколько угодно спорить — комиссарское ли это дело — ходить в разведку, но в тот момент было не до споров. Взяв разведчиков, я отправился в путь.

Представьте себе такую картину: совсем не тихая украинская ночь, на перегоне стоят два бронепоезда, их база, рядом эшелон с ранеными бойцами, а впереди — море огня. У всех на устах немой вопрос: «Удастся ли пройти через горящую станцию?».

Наконец удалось выяснить: станция в наших руках, но даже ночью фашистская авиация не прекращает бомбардировок. Стрелочные переводы в исправности, водоразборная колонка работает. Я немедленно дал знать об этом командиру бронепоезда. Через какой-нибудь час все четыре состава прибыли на станцию. Паровозы пополнили запасы воды и двинулись дальше. И снова остановка. Оказалось, что на перегоне Изюм — Букино стоит наш нефтеналивной состав. Вновь пришлось отправиться в разведку. Когда мы добрались до состава и проверили его, то поняли, что положение значительно сложнее, чем мы предполагали: паровоз, хотя и под парами, но серьезно поврежден; на мосту через небольшую речку сорвало с рельсов две цистерны, а сам мост дал большую осадку и едва держится. Правда, там уже работала транспортно-восстановительная рота, присланная по приказанию командующего 9-й армией генерал-лейтенанта Ф. М. Харитонова.

По довоенным меркам работа для одной роты предстояла немыслимая. За четыре-пять часов нужно было успеть поставить опоры моста, проложить обводной рельсовый путь и провести по нему четыре состава. Конечно, все понимали, что если до рассвета не успеем, тогда конец, налетит авиация, разнесет в клочья и мост, и составы.

Пришлось разделить состав: одну часть отправили в Изюм, другую — в Букино. Но две цистерны убрать не удалось, они так и остались на мосту. Выход был один: из шпальных клеток построить мост и обводной путь длиной около 200 метров.

Речка протекала по дну небольшого, но глубокого оврага. Для опор требовалось погрузить шпалы на станции Святогорская (ныне Славяногорская) и доставить их к мосту, а уж потом вручную перетаскать в овраг. Всю ночь продолжалась работа. Бойцы сначала сделали из шпал опоры для моста, а потом уже проложили рельсовый путь.

На рассвете командиры и машинисты осмотрели мост и новый путь. Каждый отлично понимал: сооружение не очень-то надежное, но вслух об этом не говорили.

Кто-то из солдат, постучав ногой по рельсу, невесело пошутил:

— Если не развалится, то пройдем.

А командир ремонтной роты бегал по мосту и, обращаясь ко мне, кричал:

— Комиссар, смотри, я легко прошел по мосту, и твои бронепоезда пройдут, не опасайся, вот увидишь!

Я мысленно благодарил этого человека за его оптимизм, но на душе было тяжело: в такой обстановке ошибиться было нельзя, даже малейшая оплошность могла погубить все. За каждым моим шагом, за каждым движением следили сотни людей.

И вдруг произошло неожиданное. Ко мне подошел машинист головного бронепоезда и заявил:

— Как хотите, товарищ комиссар, но я на такой риск пойти не могу. Мост очень слабый и тяжести бронепоезда не выдержит.

Настал критический момент: все, кто был рядом, на миг приостановили работу, замолчали, с надеждой и тревогой ожидая, какое же решение примет комиссар.

Я как можно спокойнее сказал:

— Могу, не могу… Такие разговоры придется отставить. Никакого другого выхода у нас нет. Приходится рисковать, надо рисковать. Я буду рядом с вами. Давайте!

И мы с машинистом влезли в паровозную будку, открыли броневой лист с правой стороны, чтобы лучше видеть путь. Машинист плавно пустил регулятор. Паровоз вздрогнул, словно живое существо. Казалось, что и он боится этих нескольких метров пути.

Мы напряженно, до боли в глазах смотрели вперед. Вот первая платформа, чуть покачнувшись, прошла мост, за ней бронеплощадка и сам паровоз… Мы с машинистом переглянулись и поняли друг друга без слов: прошли!

Затем через мост проследовал второй бронепоезд, полевая база дивизиона и эшелон с ранеными. Весь дивизион благополучно прибыл на станцию Светогорск, где сосредоточились бронепоезда 59-го и 60-го дивизионов.

На Воронежском направлении

В мае 1942 года для укрепления обороны на стыке 13-й и 40-й армий Брянского фронта была создана подвижная броневая группа. В нее входили бронепоезда 38, 45, 62-го ОДБП и 377-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона. Бронепоезда № 14 «Борис Петрович» и № 15 «Бесстрашный» 62-го дивизиона базировались в Мармыжах и Кшени.

На участке Ливны — Долгая для совершения внезапных огневых налетов на врага курсировали бронепоезда 45-го отдельного дивизиона. Один из них — «Комиссар Лестев» — участвовал зимой 1942 года в боях за Москву. Неоднократно военное командование объявляло благодарность его мужественному машинисту С. Е. Чувилину.

В районе станции Ливны фашистские самолеты атаковали бронепоезда 45-го дивизиона. На бронепоезд старшего лейтенанта Воронцова в течение трех часов были совершены четыре массированные атаки с воздуха. Гитлеровским летчикам удалось разрушить железнодорожное полотно спереди и сзади бронепоезда, разбить все зенитные площадки. Бронепоезд погиб. Лишь немногим удалось покинуть его горящие площадки. Но второй бронепоезд, которым командовал старший лейтенант Ф. А. Николаенко, сохранил боеспособность.

9 мая 1942 года в распоряжение 40-й армии были переданы бронепоезда «Челябинский железнодорожник» и «Южноуральский железнодорожник» 38-го дивизиона под командованием одного из героев обороны Тулы майора В. А. Коржевского.

Бронепоезду № 1 «Челябинский железнодорожник» старшего лейтенанта Шуркевича вместе с бронепоездом № 9 «Дзержинец» было определено место на станции Черемисиново. А бронепоезд «Южноуральский железнодорожник» старшего лейтенанта И. Е. Орлова располагался в заросшей молодым лесом выемке в шести километрах западнее разъезда Расховец.

Станции Мармыжи, Расховец, Черемисиново прикрывали с воздуха бронепоезд 377-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона «За Родину!» старшего лейтенанта П. М. Рудь и бронепоезд № 3 «Смерть фашизму!» лейтенанта И. П. Гуреева. Они были построены в вагонном депо Отрожка и обслуживались паровозными бригадами курских машинистов И. П. Чуйкова, В. И. Сахарова, Г. А. Ветрова, М. И. Солянина.[16]

До конца июня 1942 года в зоне дислокации бронепоездов царило относительное спокойствие. Лишь изредка в ночные часы зенитчики участвовали в отражении воздушных атак. Но это было

временное затишье. Гитлеровское военное командование готовило наступательную операцию «Блау-1» с целью захватить Воронеж и выйти к среднему Дону. Против армий Брянского и Юго-Западного фронтов немецкие захватчики сосредоточили 21 дивизию, из них 14 пехотных, 4 танковых и 3 моторизованных. На участке от Ливен до реки Тим им противостояли только 7 наших стрелковых дивизий 13-й и 40-й армий.

28 июня 1942 года кончились часы фронтового затишья.

В бой восточнее Щигров фашистами были брошены семь отборных дивизий. Бронепоезда 38-го и 62-го дивизионов оказались на острие вражеского удара. Этот день, 28 июня, стал трагическим для экипажей бронепоездов.

Обратимся к воспоминаниям очевидцев. Вот что рассказывает командир бронепоезда № 9 «Дзержинец» В. С. Балашов:

— В три часа утра с передовой послышались артиллерийская и минометная канонада, глухие мощные взрывы. Как позже выяснилось, это немцы взрывали минные поля, чтобы открыть путь для наступательных действий пехоты и танков. Немедленно над нами появились первые самолеты и сбросили несколько бомб на Черемисиново.

Здесь, кроме нас, находился и бронепоезд № 1 «Челябинский железнодорожник» 38-го дивизиона бронепоездов. Мы были подчинены майору В. А. Коржевскому, возглавлявшему 38-й дивизион. Мне пришлось командовать бронепоездом № 9, так как командир капитан Г. И. Задорожный находился на излечении.

После бомбежки станции «Дзержинец» вышел на перегон в сторону разъезда Головинка и встал в небольшой выемке. Примерно в полкилометре от нас находились позиции полевой артиллерии 297-го артиллерийского полка. Они первыми подверглись атакам немецких пикировщиков. Для поддержки артиллеристов мы обстреляли пикировщиков. Поддержка оказалась удачной. Один самолет задымил и скрылся на бреющем полете в западном направлении. Вскоре повернули и остальные самолеты. Но появилась новая группа пикировщиков и уже атаковала наш «Дзержинец». Бронепоезд маневрировал на небольшом участке железнодорожного полотна и прямого попадания авиабомб избежал. Наш зенитный огонь опять принес успех. Был поврежден еще один самолет. После этого налета у нас было двое раненых — стрелки зенитных пулеметов.

Рассеявшийся дым позволил нам осмотреться. Вдруг мы увидели: по пригорку движутся немецкие танки, а за ними — пехота. Бронепоезд открыл огонь по танкам и по пехоте.

Не успели отдышаться после атаки танков, как появилась новая группа пикировщиков. Наши бронеплощадки были лишь до

половины закрыты сверху броней, на второй же открытой половине находились обычная 76-миллиметровая пушка с расчетом и скорострельная авиационная пушка, приспособленная для зенитной стрельбы. Вот эту особенность в конструкции бронеплощадок, очевидно, заметили пикировщики во время первого налета, безуспешно сбросив на бронепоезд осколочные бомбы. В два последующих захода самолеты противника обстреляли наши бронеплощадки из мелкокалиберных пушек. Были убиты два пулеметчика-зенитчика, тяжело ранены командир второй бронеплощадки старший лейтенант Зудаков, командир орудия А. И. Корыстин и командир первой бронеплощадки С. А. Селезнев. Однако зенитный огонь «Дзержинца» также нанес урон пикировщикам. Один самолет был подожжен, а два, получив повреждения, быстро улетели на запад. Это была тяжелая схватка.

После окончания бомбежки к бронепоезду подъехал связной и передал приказ майора В. А. Коржевского отходить за реку Тим, восточнее Черемисиново. За нами начали двигаться немецкие танки, которые направлялись вдоль железнодорожной линии к станции Черемисиново. Миновав входную стрелку, мы въехали на второй путь и увидели, что впереди он разбит взрывом бомбы. При осмотре станции обнаружили, что третий путь все же исправен и. по нему можно проехать, но, чтобы на него попасть, нужно возвратиться назад к семафору.

Немецкие танки приближались к этому семафору. Было принято решение: выскочить на быстром ходу к семафору, перевести стрелку и отходить по третьему пути. Наш бронепоезд начал этот маневр и понесся навстречу танкам, которые от неожиданности повернули в сторону от железнодорожного пути. Первая бронеплощадка, обращенная в сторону танков, начала по ним стрелять. А когда мы достигли семафора, то так сблизились с гитлеровцами, что боец артиллерийского расчета А. Ф. Варварин успел бросить три противотанковые гранаты (они имелись на каждой бронеплощадке).

Этот натиск так ошеломил немецких танкистов, что они не сделали по бронепоезду ни одного выстрела. И лишь когда мы въехали на третий путь и стали удаляться, фашисты опомнились и открыли по «Дзержинцу» беглый огонь. И ощутимый! Вывели из строя 76-миллиметровую пушку первой бронеплощадки, убили ее наводчика Е. И. Андрейщева. Осколками снаряда тяжело ранило помощника командира бронеплощадки В. П. Ивановского, а также комиссара бронепоезда И. С. Арчакова, который в это время находился на этой бронеплощадке. Два снаряда угодили в командирскую рубку, где были я и телефонист. Осколком брони

ранило в спину телефониста, а мне повредило левую руку. Хорошо, что при строительстве бронепоезда, мы усилили броню рубки котельным железом и в зазор уложили слой бетона толщиной 6–8 сантиметров. Снаряды не смогли пробить насквозь такую стенку. Иначе бы и я, и телефонист погибли на месте. И вот с такими потерями мы выехали со станции Черемисиново на перегон в сторону реки Тим. Не успели проехать и полкилометра, как нас опять встретила группа бомбардировщиков. На этот раз они бросали фугасные бомбы.

Так в дыму разрывов мы медленно продвигались вперед. И вдруг наехали на какое-то препятствие. Я послал начальника штаба старшего, лейтенанта Дармастука выяснить обстановку. Развеявшийся затем дым позволил и мне увидеть самому, что мы натолкнулись на подбитый бронепоезд 38-го дивизиона «Челябинский железнодорожник». Старший лейтенант Дармастук был убит осколком разорвавшейся бомбы.

А вскоре случилось то, чего мы опасались больше всего. Разбило путь в сторону Черемисиново. Наш бронепоезд, лишившись возможности маневрировать, оказался в ловушке. Затем последовало прямое попадание во вторую бронеплощадку. Мы остались без последней пушки. Добавились еще убитые и раненые. Начался пожар. Бронепоезд стал полностью безоружным и не мог оказать уже никакого сопротивления танкам, которые стояли на окраине Черемисиново, ожидая конца бомбежки, чтобы подойти к нам вплотную и расстрелять в упор без всякого для себя риска.

В этой обстановке я приказал забрать раненых, убитых, оружие, всем покинуть бронепоезд и отходить в сторону Касторной, где назначил место сбора.

Так закончился последний бой «Дзержинца» с фашистами. В бою из личного состава бронепоезда были убиты 11 человек и 10 ранены. К месту сбора в Касторную прибыли 27 человек.

Командир бронепоезда № 14 «Борис Петрович» 62-го дивизиона майор в отставке В. М. Морозов добавляет:

— Утром 28 июня посты воздушного наблюдения оповестили: гитлеровцы бомбят станцию Черемисиново. Надвигалась гроза и на Мармыжи. Она накатывалась сплошным гулом моторов. Тяжело груженные бомбардировщики следовали на малой высоте. Звенья завывающих машин выстраивались в круг, оставляя станцию в центре. Потом самолеты развернулись, накренились и начали пикировать. Земля задрожала от сильных взрывов… В этой канонаде тонким тенорком слышались наши пулеметные очереди. Пулеметчики Иосиф Минашвили, Николай Коротков, Иван Горобей, Семен Кузнецов, зенитчики во главе с младшим

сержантом Александром Колодяжным вели неравный поединок бронепоезда «Борис Петрович» с фашистскими бомбардировщиками.

В историческом формуляре 38-го ОДБП есть такая запись: «28.06.1942 г. первый бронепоезд был сожжен в Черемисиново при бомбардировке с воздуха, второй бронепоезд взорван в связи с невозможностью прохода через ст. Мармыжи».[17]

Бронепоезд № 2 «Южноуральский железнодорожник» под командованием старшего лейтенанта И. Е. Орлова находился в выемке у разъезда Расховец.

— Получив данные о приближении авиации противника, старший машинист сержант М. Е. Купцов, его помощники старшина Ф. Дедюев и младший сержант Е. А. Бруско по приказанию старшего лейтенанта И. Е. Орлова вывели бронепоезд для маневрирования. Бойцы заняли места у орудий и зенитных установок, — рассказывает военфельдшер, майор в отставке А. Ф. Косоногов. — Вскоре группа из 18 самолетов начала бомбить поезд. Первые залпы по приближающимся «юнкерсам» дали артиллеристы с бронеплощадки лейтенанта И. В. Уварова. Один из самолетов загорелся. Между тем «юнкерсы» продолжали пикировать. Бомбы рвались вокруг стальной громады. Осколки били в броневые листы. Погиб бесстрашный пулеметчик Виктор Смирнов, от контузии у орудия умер артиллерист Владимир Дудин, был ранен командир бронеплощадки лейтенант С. Н. Шалаев. Через полчаса атака бомбардировщиков повторилась. Пикировал первый, второй… девятый. Но плотный огонь зенитчиков бронепоезда не позволял вести прицельное бомбометание. Гитлеровцы потеряли еще один самолет, он взорвался в лесу северо-западнее разъезда.

И. Е. Орлов, командир бро~ непоезда № 2 «Южноуральский железнодорожник» 38-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Рассказывает командир бронепоезда, полковник в отставке И. Е. Орлов: «Во время третьего налета тяжело был ранен в ногу командир зенитного взвода лейтенант Николай Васильевич Сиукаев, однако он еще долго оставался в строю и подавал команды. Тяжелое ранение получили пулеметчик Алексей Таранухин, парторг бронепоезда рядовой В. Симаков. Бомба малого калибра разорвалась между бронеплощадками и вырвала кусок рельса. Восстановительная бригада из бойцов огневых расчетов под руководством техника-лейтенанта П. С. Шубина немедленно начала ремонтные работы. Было принято оригинальное решение. Бойцы заровняли воронку, положили плотным рядом несколько шпал, выпилили по размеру вырванного рельса сухой дубовый брус, закрепили его на подкладке, и… двухсоттонная машина медленно перекатилась по этому импровизированному пути.

Лейтенант Н. В. Сиукаев, командир зенитного взвода бронепоезда «Южноуральский железнодорожник».

Не успели это сделать, как другая группа «юнкерсов» стала заходить на бомбометание. Огненная трасса, выпущенная из пулемета командиром бронеплощадки младшим лейтенантом В. Я. Куплевахским, резанула по фюзеляжу одного из самолетов. Охваченный пламенем, он скрылся за ближайшим лесом. Налеты, бомбежки, маневры бронепоезда на перегоне разъезд Расховец — станция Мармыжи продолжались до полудня. К вечеру гитлеровцы, видя, что зенитный огонь не прекращается, решили огнем из своих пушек и пулеметов вывести из строя личный состав. Зенитчики стали уходить под защиту броневых листов. Теперь им было труднее вести своевременный прицельный огонь, и они начали бить по самолетам, когда те выходили из пике».

Бой бронепоезда с авиацией противника длился 14 часов. Более десяти воздушных атак отразил в тот день экипаж бронепоезда. Его воины сбили пять вражеских самолетов. К исходу дня, когда кончились боеприпасы, бронепоезд отошел к станции Мармыжи. Была создана восстановительная команда во главе с комиссаром поезда П. А. Горкушенко.

Но станция была практически стерта с лица земли многочасовой бомбежкой. Были разрушены все станционные строения, сожжены десятки вагонов. Их обгоревшие остовы чернели по всей территории. Взрывами бомб в гигантский клубок были свернуты искореженные рельсы с обожженными шпалами. Сил экипажа бронепоезда явно не хватало для восстановления даже одного пути.

А сзади напирали вражеские танки. Они разгромили базу бронепоезда, стоявшую на разъезде Расховец, расстреляли паровоз и вагоны с близкого расстояния. Защищаться от танков было нечем: за день боев практически израсходовали все боеприпасы.

Бойцы сняли с бронепоезда стрелковое вооружение. Заряды тола в топке паровоза, орудийных башнях, на зенитной площадке взорвали разом. Бронепоезд «Южноуральский железнодорожник» не достался врагу.

У семафора в Кшени отходивших бойцов встретил бронепоезд «Бесстрашный». Весь день его экипаж отражал атаки пикирующих бомбардировщиков. В один из налетов «юнкерс» сбросил бомбу прямо над трубой паровоза. Машинист Г. М. Гладилин резко открыл регулятор. Паровоз судорожно рванулся вперед. Бомба разорвалась у зенитной площадки. Осколками тяжело ранило орудийного мастера П. Н. Иванова, сержанта А. П. Верясова. На пыльной тропинке ничком лежал убитый кочегар Иван Иванович Ляликов. Широко раскинув руки, он словно готовился в последний раз обнять родную землю. Полинялая гимнастерка его была в крови.

Отбиваясь от непрерывных вражеских атак, курские бронепоезда отошли к Касторной.

Герои были простыми смертными

Сохраняя резервы для решающей битвы за Воронеж, советское командование произвело перегруппировку войск. Не имея никаких связей с 40-й армией, бронепоезда 62-го дивизиона, принимая на себя удары вражеской авиации, вступали в бой на каждом километре. В воздухе кружились десятки гитлеровских самолетов.

В районе Касторной стойко оборонялись части 284-й стрелковой дивизии полковника Н. Ф. Батюка. Трое суток немецкие дивизии пытались сломить их упорное сопротивление. Эти дни вместили в себя много страданий, боли и героизма советских людей.

Однако несмотря на выдержку, храбрость и стойкость наших воинов, танковые соединения врага вышли к железной дороге Старый Оскол — Касторная, глубоко охватив с севера левофланговые дивизии 40-й армии. Развивая успех, части 6-й немецкой армии заняли Старый Оскол. На стыке Брянского и Юго-Западного фронтов образовалась 50-километровая брешь. Танки третьего рейха ринулись на северо-восток, стремясь захватить Воронеж.

Бронепоезд «Бесстрашный» проследовал разъезд 158-го километра. И вот уже он на воронежской земле. Тяжело было отступать, но еще тяжелее сознавать, что оставляешь часть родной земли на поругание фашистским завоевателям. Около Нижнедевицка бронепоезд атаковали два «мессершмидта». Самолеты развернулись, стремительно пронеслись над бронепоездом и обстреляли площадки. У зенитных орудий погибли старшина Алексей Медведев, разведчики сержант В. Кочуков, рядовой М. Лепетюха.

«Мессеры» готовились к новой атаке на бронепоезд. В небе они быстро перемещались по кругу. Старший лейтенант А. И. Козарь командовал действиями расчетов с открытой зенитной площадки, сооруженной на тендере паровоза. С ненавистью всматривался он в воздушную карусель. Вдруг один из самолетов стал пикировать прямо на железнодорожное полотно. Пули застучали по высокому металлическому борту.

— Ложись! Прибьет тебя! — крикнул Павел Гончар, вцепившись руками в гимнастерку командира зенитного пулемета Николая Аганина. Николай пытался подняться, но Павел изо всех сил тянул его вниз.

— Не успеет! — со злостью хрипел Николай.

Он разжал на гимнастерке пальцы товарища и стремительно

встал. И сразу почувствовал резкую боль ниже колена. Сапог был полон крови. В горячке и не заметил, как был ранен в ногу осколком. Повернувшись к паровозу, Аганин увидел, как тень второго «мессера» пронеслась над головой Козаря. Тот резко выпрямился и, показывая рукой в сторону пулеметчиков, крикнул:

— Очередями бей!…

Не договорив, стал медленно оседать, сраженный в голову.

…Солнце клонилось к закату, когда зенитчики копали братскую могилу в придорожных посадках. Бойцы Илья Геращенко и Василий Анищенко вырезали на фанерке фамилии погибших. Два человека соскочили в яму, бережно взяли на руки тело старшего лейтенанта Козаря. Рядом положили старшину Медведева, чуть поодаль сержанта В. Кочукова и рядового М. Лепетюху. Не поднимаясь с колена, старшина Николай Суворов первым бросил горсть песчаной земли. Быстро вырос холмик на могиле. Уже в сумерках отгремел троекратный салют…

Старший лейтенант А. И. Козарь, командир бронепоезда № 15 62-го отдельного дивизиона бронепоездов. Погиб 29 июня 1942 года.

В пять часов утра 2 июля бронепоезд № 14 «Борис Петрович» остановился на станции Избище. Война не обошла стороной маленькую воронежскую станцию. Среди поваленных, полуобуглившихся деревьев чернели руины сожженного вокзала.

Бронепоезд расположился в тупиковой ветке. Высокие тополя, израненные вчерашней бомбежкой, укрыли его от наблюдения вражеских самолетов. Вдруг из-за лесопосадок, от входного семафора, с ревом вывалилась девятка «юнкерсов». Шли низко, почти касаясь верхушек деревьев. Два самолета, отколовшись от

строя, развернулись над станцией.

Раздалась запоздалая команда «Воздух!». Бойцы бросили котелки с пшенным кулешом и с ходу вскочили на площадки.

Первые бомбы подняли черные султаны земли. Загорелась спелая рожь. Послышались частые удары зенитной пушки. Но снаряды не задевали кружащих самолетов. Серые венчики разрывов вспыхивали то ниже, то выше. От частой стрельбы раскалилась и замолкла зенитка. Первым открыл огонь пулемет пятнадцатилетнего Семена Кузнецова.

«Юнкерс» на мгновение завис над бронепоездом. И тут же пулеметные очереди хлестнули по самолету. Сверкающий, с черно-белыми крестами, он точно на секунду споткнулся о что-то в воздухе. Затем, окутавшись черным дымом, с пронзительным визгом стал косо падать.

— Фриц готов! — в восторге закричал зенитчик Саша Колодяжный.

Второй «юнкерс» пикировал с включенной сиреной. Крепко упираясь ногами в уступ поворотного сиденья, Семен тщательно целился. Светлые глаза были прищурены. Он дал очередь и понял, что промахнулся. Отвратительный свист бомбы в одно мгновение сомкнулся с оглушительным взрывом. По каске, по спине забарабанили комья земли. Подняв голову, Семен увидел взмывающий в небо самолет, заходящий для новой атаки. Все же он промахнулся и на этот раз. Подвело солнце, слепившее глаза. Самолет спикировал прямо на бронеплощадку и выстрелил из пушки.

И вдруг Сеня медленно стал сползать с сиденья. По его гимнастерке на животе быстро расплывалось красное пятно. Колодяжный первым бросился к пареньку.

— Помогите Сене, скорее! — кричал Саша.

— Сенечка, миленький, сейчас я тебя перевяжу, — военфельдшер Мария Громыко низко наклонилась над раненым. Глаза Кузнецова были широко раскрыты, он тяжело дышал, растопыренными пальцами тянулся к кровоточащей ране. Мертвенно-бледными губами он зашептал: «Маруся, я жить не буду?»

Мария заплакала навзрыд. Колодяжный сердито вытер рукавом глаза.

— Письмо там, в сундуке… ма-ме, — едва слышно проговорил Кузнецов. Склонившись над ним, Колодяжный ждал, что он еще что-нибудь скажет. Но Сеня был уже мертв.

Грохот боя уходил в сторону. Вражеские самолеты растаяли в июльском мареве так же быстро, как и налетели. Александр Колодяжный и Иван Коротенко перенесли на траву тело юного

пулеметчика.

Против семафора, на горке старой насыпи, бойцы рыли могилу. Выбросив со дна последнюю лопату земли, Василий Колесников вытер широкой ладонью потный лоб и тяжело вздохнул:

— Ну, вот и отрыли тебе, Сеня, последний окопчик…

Собрались все. Каждый вглядывался в знакомые черты неожиданно повзрослевшего отважного парня. Младший сержант Колодяжный прощался с Кузнецовым последним. Сняв с его гимнастерки медаль «За отвагу», отдал ее вместе с комсомольским билетом комиссару. Бережно завернул полы плащ-палатки.

Рядовой С. И. Кузнецов, юный пулеметчик бронепоезда № 14.

Грозным летом 1942 года на воронежской земле вырос еще один могильный холмик. Над ним не звучало громких речей, прощальных салютов. Бронепоезд уходил в новый бой, к Воронежу.

4 июля 1942 года было пасмурно. По небу плыли тяжелые низкие тучи, готовые в любую минуту обрушить потоки дождя. Бронепоезда отступали последними, замыкая многочисленную цепь эшелонов. Воронежский железнодорожный узел, разрушенный налетами гитлеровской авиации, не мог пропустить и пятой части всех составов. Длинной очередью стояли вагоны у моста через Дон, в лесистых выемках в направлении Отрожки.

К одиннадцати часам дня бронепоезду «Бесстрашный» удалось миновать станцию Латная. Паровозная бригада была охвачена желанием быстрее проскочить опасный мост через Дон.

Впереди шел эшелон. Его открытые вагоны и платформы были завалены рельсами и шпалами, другим железнодорожным имуществом.

— И кто только додумался пропустить эту колымагу вперед, — сердито заметил старший политрук В. Г. Юхимец.

Вдруг загрохотали взрывы. Шедший впереди поезд резко вздрогнул. Машинист дал задний ход, и груженые платформы с лязгом ударили в контрольную площадку «Бесстрашного». Она вздыбилась, подпрыгнула, стала поперек пути. В тот же момент справа из-за леска показались танки с крестами на броне. Орудия бронепоезда, упершиеся в высокие вагоны, стрелять не могли. Над составом зависла фашистская «рама» — бомбардировщик-разведчик «фокке-вульф». Друг за другом стали рваться снаряды. Один из них попал в переднюю площадку. Тяжело был ранен в голову наводчик М. Карпов и несколько бойцов.

А в четырех километрах от моста через Дон, отрезанный от «Бесстрашного» разбитым железнодорожным составом, зажатый намертво в земляной выемке, бронепоезд № 14 «Борис Петрович» доживал свои последние минуты. Его командир В. М. Морозов приказал снять с площадок пулеметы, с орудий замки и вывести людей. Раздался взрыв, вздыбился оранжевый столб пламени. Все было кончено…

Через мост экипажу бронепоезда прорваться не удалось. Пришлось до Воронежа добираться кружным путем.

В июльские дни 1942 года на участке Елец — Касторная бронепоезд № 704 «Лунинец» принял первый бой в составе 49-го отдельного дивизиона.

В районе станции Тербуны имелась важная стратегическая высота, захваченная врагом. Советские пехотинцы не раз поднимались на штурм, но не смогли ее взять лобовой атакой.

Перед командиром бронепоезда «Лунинец» старшим лейтенантом И. И. Даниловичем была поставлена задача: высадить в тылу у фашистов десант пехоты и поддержать его огнем. Гитлеровцы, не ожидавшие стремительного броска к себе в тыл, оставили высоту. Но бронепоезд атаковали одиннадцать «хейнкелей». Зенитчики лейтенанта Габитова стойко обороняли стальную крепость. Хладнокровно вели огонь пулеметчики. При отражении налета было сбито два бомбардировщика.

Бронепоезд набирал воду на станции, когда налетели 18 немецких самолетов. Впереди бомбами разрушило путь. «Товарищ старший лейтенант, — обратился машинист П. А. Хурсик к командиру. — Прошу дать людей для восстановления пути». Забрав с платформы рельсы и шпалы, команда из 16 человек засыпала воронки и привела путь в порядок. У реверса

паровоза в то время находился машинист М. Ф. Щипачев. Маневрируя на небольшом отрезке уцелевшего пути, он спас поезд от нападавших сверху фашистских стервятников. Об этом 25 сентября 1942 года сообщила газета «Гудок».

Вражеские самолеты обрушили удар на мост. Одна из бомб попала в береговой устой. Создалась критическая ситуация: к станции прорвались вражеские танки. Командир бронепоезда И. И. Данилович приказал команде покинуть бронеплощадки и с оружием переправляться на другой берег.

Но паровозная бригада решила спасти бронепоезд. Медленно переведя реверс, машинист П.А. Хурсик напряженно всматривался вперед. Громадина поезда медленно вползала на мост. Прошла первая бронеплощадка. Вот и бронепаровоз прошел, наконец вторая площадка. И вдруг задняя платформа зависла над насыпью — обвалился береговой пролет моста. Машинист резко перевел реверс, и бронепоезд после рывка оказался на правом берегу реки Искорец. Орудия стальной крепости дружно ударили по фашистам, прорвавшимся на берег.

11 августа 1942 года на перегоне Долгоруково — Свечинская вражеские самолеты выследили бронепоезд № 663 «Железнодорожник Алтая», укрывшийся после огневого налета в выемке. Он доставлял гитлеровскому командованию много хлопот, постоянно срывал замыслы врага, наносил большие потери пехоте и танкам. Десять бомбардировщиков обрушили на него смертоносный груз. Видя, что бронепоезд поврежден, фашисты утроенными усилиями атаковали его с воздуха. И вот уже сброшены с рельсов бронеплощадки, поврежден котел паровоза, но по-прежнему продолжает вести огонь единственная уцелевшая зенитная площадка, увеличивая счет сбитым самолетам.

В ходе налета погибли командир бронепоезда старший лейтенант И. И. Реунов, машинист-инструктор И. А. Токарев, локомотивная бригада, отделение разведчиков. Они были похоронены в братской могиле недалеко от станции Долгоруково.

Спустя годы «красные следопыты» школы станции Долгоруково под руководством учителя Н. И. Филимонова восстановили имена павших бойцов бронепоезда «Железнодорожник Алтая» и организовали шефство над братской могилой. В дни празднования 30-летия Победы был установлен обелиск с именами девяти погибших членов экипажа: И. И. Реунова, И. А. Токарева, Б. А. Моргунова, Е. Н. Ветрова, Ф. Бабушкина, В. С. Гагарышева, Н. П. Дорохова, А. И. Рыбина, В. И. Конькова.

Битва за Северный Кавказ

Гитлеровцам в ноябре 1941 года не удалось прорваться к предгорьям Северного Кавказа. Летом 1942 года, создав большое преимущество в авиации, артиллерии и танках, немецко-фашистские войска перешли в новое наступление. Войска Южного фронта не смогли сдержать натиск превосходящих сил противника. Создавалась непосредственная угроза прорыва фашистов в Закавказье.

Бронепоезда, встречавшие наступающего противника на железнодорожных перегонах, на сутки-двое могли задержать его продвижение, но вскоре сами попадали в окружение. 14 июля 1942 года бой близ станции Родаково оказался последним для 64-го дивизиона. Свидетельствует бывший командир бронепоезда № 2 «За Родину!» майор в отставке И. М. Бобриков:

— Командование 64-го дивизиона поставило перед нами задачу: мощью стальной крепости удерживать железнодорожный узел Родаково. Бойцы, родившиеся и выросшие в этих краях, понимали возложенную на них ответственность.

Немецкое командование решило покончить с бронепоездами: в бой была брошена авиация. 14 самолетов, как коршуны, набросились на нас с воздуха. Горела степь, вздымались рельсы.

Но бойцы держались стойко. Казалось, что бой длится целую вечность. Одна из бомб попала в бронепаровоз. Пар начал вырываться из котла, обволакивая бронеплощадки. Но вот новый налет. 25 самолетов заходили на разной высоте, пикируя на бронепоезд. Шесть бойцов мы потеряли в этом бою, погибли машинист Воропаев, пулеметчик Гуревич, одиннадцать человек было ранено…

В районе Родаково стоит памятник на месте последнего боя бронепоезда «За Родину!».

Западнее Ростова бронепоезда № 21 и 29 из 7-го дивизиона оказались в окружении. Последними покидали 21-й бронепоезд старшие сержанты М. Я. Куприц, А. Греков, И. Балабанов и машинист А. Галушко. Они заложили в топку паровоза динамит и на станции Нижнегниловская взорвали бронепоезд. 29-й пришлось взорвать у станции Морская.

Рассказывает бывший командир орудия 51-го ОДБП Ф. Ф. Власов:

— 5 апреля 1941 года из-под Москвы мы были направлены на Северный Кавказ. Почти ежедневно бронепоезда совершали огневые налеты на скопления гитлеровской пехоты. Особенно большой урон фашистам 51-й дивизион нанес в районе станции

Кущевская.

Неделю мы отбивались от гитлеровских танков возле станции Тихорецкая. Одна бронеплощадка вышла из строя, на второй действовало лишь одно орудие. Разведчик Борис Орлов прокричал мне: «Немцы зашли с тыла!» Мы развернули башню и беглым огнем шрапнели встретили приближающихся фашистов.

Наступила ночь. Приказ отходить явно опоздал — пути отхода были отрезаны. Командир дивизиона капитан Литвиненко оставил группу подрывников. Личный состав бронепоездов ушел в сторону Новороссийска.

Рассказ Ф. Ф. Власова дополняет почетный железнодорожник бывший старший машинист второго бронепоезда 51-го ОДБП И. К. Петрушко:

— Осенью 1941 года меня вызвал секретарь партбюро депо имени Ильича С. М. Дунаев и предложил сформировать две паровозные бригады для бронепоезда «Грозный мститель». Этот бронепоезд строился в цехах нашего депо и в вагонном депо Москва-Октябрьская. В экипаж бронепоезда вошли работники депо машинист Т. А. Мочалкин, помощники Е. А. Нарышкин, Г. А. Дроздов, кочегар А. И. Быков.

Коллектив паровозного депо Москва-Октябрьская направил третью локомотивную бригаду, во главе с машинистом П. А. Червяковым. В нее входили машинист Е. И. Сорокин, помощники Г. И. Коновалов, И. Гришин, кочегар В. И. Башков, которые выехали вместе с нами в первый боевой рейс «Грозного мстителя».

Из-под Москвы наш путь лежал на Северный Кавказ. Летнее наступление фашистских войск застало нас на линии Тихорецкая — Сталинград. Базировались мы между станцией Зимовники и разъездом Веселый. Фашисты наступали стремительно. Путь спереди и сзади бронепоезда оказался подорван. Быстро отремонтировать его не удалось. Командир бронепоезда старший лейтенант Каримов решил вести последний бой. Показались фашистские танки. Мы открыли по ним огонь из четырех орудий. Вскоре вышел из строя бронепаровоз. Снаряды пробивали броню площадок, на контрольных платформах горели шпалы. Экипаж вынужден был покинуть бронепоезд. В темноте, при свете горящего состава были видны пять дымящихся фашистских танков. Утром, когда удалось прорваться на станцию Зимовники, началась бомбежка. Погиб мой напарник Егор Нарышкин. Дальше, совершив многодневный переход по степи, мы вышли к переправе у Черного Яра. С левого берега Волги нас отправили в Москву.

В Сальских степях дорогу фашистам преградили боевые

машины 8-го ОДБП. Житель поселка Орловский П. А. Быкодоров разыскал архивные документы, в которых сообщается, что 8-й отдельный дивизион бронепоездов (командир — капитан Я. П. Каменев), входивший в состав 51-й армии, обеспечивал охрану железнодорожного участка Зимовники — Сальск.

8-й ОДБП получил от командарма 51-й армии приказ уничтожить группировку противника, перерезавшего железную дорогу Тихорецкая — Сталинград. Прямой наводкой дивизион обстрелял врага, высадил две роты автоматчиков, занял станцию Пролетарская.

Дивизион был атакован 18 танками противника и подвергся бомбардировке 27 пикировщиками. В результате боя бронепоезд № 11 сгорел. Команда его в пешем строю вышла на связь с 51-й армией.

Отдельный бронепоезд № 53 под командованием капитана А. Д. Джахиева в марте 1942 года вместе с бронепоездом № 751 «Свердловский железнодорожник» вошел в состав 16-го ОДБП. С весны 1942 года он нес охрану железнодорожных перегонов от станции Тимашевская до Староминской и от Ейска до станции Сосыка. Ежедневно один из бронепоездов сопровождал эшелоны. Немцам ни разу не удалось повредить состав, за которым следовал бронепоезд. Огонь его был плотен, и вражеским самолетам приходилось сбрасывать бомбы без прицела. Поэтому фашистская авиация старалась вывести из строя прежде всего станционные стрелки и железнодорожное полотно. Дивизион вынужден был действовать вместе с восстановительным поездом. Для исправления пути восстановительная бригада всегда выезжала в сопровождении бронепоезда. «Мессеры» организовали охоту как за бронепоездом, так и за командой восстановительного поезда. Но пулеметчики стали заблаговременно готовиться и своевременно открывали стрельбу по любому внезапно появившемуся самолету.

Бронедивизион несколько раз помогал кавалеристам Кубанского казачьего корпуса генерала-лейтенанта Н. Я. Кириченко. Бойцы бронепоездов и конники действовали согласованно. Один из бронепоездов дивизиона на полном ходу врывался в расположение противника, маневрируя, открывал огонь по окопам и огневым точкам. Второй бронепоезд стоял поблизости, готовый поддержать атаку огнем. После прекращения огня бронепоезда, когда враг еще не успел опомниться, на гитлеровцев обрушивалась конная лавина. Подобные сражения происходили в районе станций Кущевская и Канеловская.

О боях в районе Краснодара рассказывает помощник машиниста бронепоезда «Свердловский железнодорожник» С.

Рылов:

— Однажды из штаба дивизии поступил приказ: рассеять скопление вражеских войск на противоположном берегу Кубани. Офицер разведки отправился на дрезине к реке. Вскоре он доложил, что немцы наводят через Кубань понтонный мост. Бронепоезд «Свердловский железнодорожник» подошел к реке. Переправа была готова, и по мосту с осторожностью двигались танки с десантом. Бронепоезд рывком выдвинулся из-за укрытия. По бронеплощадкам прозвучала команда: «Первой площадке уничтожить головной танк! Остальным бить по переправе!»

От первых выстрелов мост в нескольких местах разрушился. Пять танков, бывших на нем, опрокинулись в воду и затонули. Передний танк, взбиравшийся на берег, тоже был подбит.

Внезапный налет на переправу длился четыре минуты. Броне: поезд отошел от переправы и, выбрав удобную позицию, остановился. Командир связался с полковым наблюдательным пунктом и запросил новые координаты. Снаряд за снарядом выпускал бронепоезд. От беспрерывной стрельбы дрожали бронеплощадки. Свободные расчеты пулеметчиков помогали артиллеристам.

Очевидцы с наблюдательного пункта рассказывали впоследствии, какое страшное зрелище представлял собой противоположный берег. Там рвались и горели бензовозы, машины с боеприпасами. Солдаты в панике, спасаясь от осколков, лезли в воду…

Потом было общее отступление к Новороссийску. Авиация бомбила центр города. «Свердловский железнодорожник» сдерживал натиск танков в районе вагоноремонтного завода. Затем был отход к цементным заводам, в район Импортной пристани. А дальше пути не было — море. Экипаж взорвал материальную часть и пешком пробивался к своим.

Даже неподвижный, с поврежденными орудиями «Свердловский железнодорожник» наносил удары по врагу. Об этом уникальном случае поведал в книге «Испытание огнем» видный политработник Северо-Кавказского фронта генерал-полковник М. Х. Калашник: «Во второй половине сентября 1942 года успешный рейд совершил отряд под командованием А. Лукашева. Смельчаки получили задание пробраться в район занятой врагом железнодорожной станции Новороссийска и ударить в тыл немецким подразделениям в районе цементного завода «Октябрь».

Продвигаясь вдоль железнодорожного полотна, бойцы увидели разбитые, но державшиеся на колесах площадки нашего бронепоезда. Обходя орудийные площадки, А. Лукашев

обнаружил две уцелевшие пушки и ящики со снарядами. Но орудия были без замков. Тут из-за кустов появился незнакомый боец. Назвал себя: красноармеец Коваль, замковый с бронепоезда. Оказалось, что когда гитлеровцы повредили паровоз, командир бронепоезда приказал Ковалю зарыть орудийные затворы. Пока боец выполнял задание, команда покинула разбитый бронепоезд и отошла. Найти Ковалю своих не удалось.

Вскоре Коваль принес эти затворы. Одну из пушек привели в боевое состояние. Но прицел-панорама была повреждена, и ее наводили на глазок. Лукашев развернул орудие в сторону кирпичного здания, где размещался немецкий штаб. Одиннадцати выстрелов хватило, чтобы разрушить здание. Последние двадцать снарядов достались двигавшемуся неподалеку немецкому обозу. Когда фашисты опомнились и обрушили на разбитый бронепоезд огонь, смельчаки уже присоединились к отряду…».[18]

О судьбе бронепоезда № 53 на Кубанской земле рассказывает машинист М. Д. Алапов:

— С самого начала боевых действий в составе 16-го ОДБП над нами гудели немецкие самолеты. На станции Кущевка пришлось отбивать два массированных налета бомбардировщиков. Мы курсировали по Краснодарскому краю, охраняли от налетов железнодорожные станции Тимашевская, Тихорецкая, Кавказская. В августе 1942 года в районе станции Брюховецкая бомба попала в бронепоезд, имелись убитые и раненые. Но бронепаровоз оказался исправным. Мы продолжали прикрывать наши отходящие части. Когда Краснодар был взят немцами, мы отошли к Тоннельной (под Новороссийском), где и взорвали свой бронепоезд…

В декабре 1941 года железнодорожники паровозного депо станции Тимашевская построили бронепоезд. Но не хватало вооружения. По просьбе железнодорожников командующий Азовской военной флотилией контр-адмирал С. Г. Горшков разрешил снять пушки и пулеметы с разбитых в боях барж и использовать их. Приказом по Азовской военной флотилии бронепоезд был взят на вооружение. Бронепоезд, получивший наименование «Смерть немецким оккупантам!», представлял собой сильную боевую единицу.

С 1 января 1942 года бронепоезд нес патрульную службу на железнодорожном перегоне Ейск — Старощербиновская. В период летнего наступления гитлеровцев в 1942 году экипаж в боях уничтожил 20 танков, свыше 500 вражеских солдат. На станции Новороссийск он был поврежден артиллерией противника. Команда через перевал ушла в Геленджик.

В распоряжении Азовской военной флотилии находился и бронепоезд № 10 «За Родину!». Строился он на Новороссийском вагоноремонтном заводе. На перегоне Батайск — Азов экипаж бронепоезда отбивал атаки авиации, уничтожал группы вражеских диверсантов.

В июле 1942 года немцы заняли Ростов и приближались к Азову. Навстречу им вышел бронепоезд «За Родину!». Снарядов хватило лишь на одну артиллерийскую дуэль.

— Во время боевых действий под Азовом, — вспоминает комсорг бронепоезда Я. Ротошный, — мы сбили три фашистских самолета, уничтожили много гитлеровцев. Особенно отличились бойцы бронеплощадки лейтенанта И. М. Исаюка. Но враг вошел в город. Уходить было некуда. Командир бронепоезда старший лейтенант М. Р. Чечельницкий принял решение: привести все вооружение бронепоезда в негодное состояние.

В память о далеком героическом прошлом на здании вокзала в Азове установлена мемориальная доска. «Здесь, на железнодорожной станции, базировался и отважно сражался с немецко-фашистскими захватчиками в 1942 году бронепоезд № 10 «За Родину!» — гласит ее текст.

В мае 1942 года на Новороссийском вагоноремонтном заводе было закончено строительство бронепоезда «Народный мститель». Первым командиром его был назначен капитан М. Т. Еременко, которого вскоре сменил М. Т. Забельский. Когда немцы продвинулись к городу, бронепоезд вел жестокие бои на подступах к станции. Особенно трудно приходилось машинистам: оставался очень короткий участок пути для маневрирования. Не имея выхода, экипаж бронепоезда решил взорвать боевую часть. 12 сентября бронепоезд перестал существовать. Как символ боевой славы бронепоезда паровоз Ов-3982 установлен на постамент.

В октябре 1942 г. для обороны Черноморского побережья в Туапсе прибыли бронепоезда № 755 «Сызранский» и № 762 (бывший № 11 «Грозненский»), входившие в состав 12-го ОДБП. Вспоминает начальник штаба 12-го отдельного дивизиона бронепоездов М. В. Каретников:

— Нам предстояло действовать между станциями Пшиш и Гойтх. Фашисты в этом районе захватили высоту. Они подвергали участок железной дороги такому интенсивному обстрелу, что снабжение советских пехотинцев осуществлялось только глубокой ночью по горным перевалам.

В один из хмурых октябрьских дней командира 12-го дивизиона подполковника С. А. Демина и меня вызвал начальник артиллерии Черноморской группы войск. Была поставлена задача:

бронепоездам выйти на открытую позицию и вести два часа огонь по врагу. С. А. Демин сообщил командиру артиллерии, что выход на открытую местность представляет большую опасность для бронепоездов. Но наши доводы во внимание не были приняты.

Осенней ночью бронепоезда скрытно проследовали станции Индюк, Гойтх и вышли на позицию у моста через реку Пшиш. По огневым точкам противника был открыт мощный огонь.

Кавалеристы генерала Н. Я. Кириченко, поддержанные огнем бронепоездов, заняли господствующую высоту. Но вражеские самолеты повредили пути отхода. Бронепоезда остались без маневра на большом участке пути. Разрывами мощных бомб бронепоезд № 755 свалило с рельсов, были повреждены и бронеплощадки бронепоезда № 762.

Две недели по ночам восстановители выводили поврежденные площадки в тыл. После ремонта в Дербенте и Махачкале бронепоезда № 755 и 762 вновь встали в боевой строй. 12-й ОДБП вел бои на Северном Кавказе, а в 1944 г. — под Бобруйском, Оршей, Вильнюсом.

Два бронепоезда 36-го ОДБП вписали одну из ярких страниц в героическую оборону Северного Кавказа.

9 марта 1942 года на станции Оренбург железнодорожники передавали командованию Красной Армии два бронепоезда: № 717 «Оренбургский железнодорожник» и № 731 «Вперед, на запад!». Командовал 36-м дивизионом капитан В. Д. Кондратьев, комиссаром стал старший политрук Н. М. Савушкин.

6 мая 36-й ОДБП прибыл на станцию Сочи. Ему была поставлена боевая задача: вместе с 11-й горно-стрелковой дивизией обеспечить охрану Черноморского побережья Кавказа на участке Туапсе — Гагры, не допустить подхода к побережью кораблей и высадки вражеского морского десанта. Дивизион эту задачу выполнил успешно.

В конце июля 1942 года 36-й дивизион срочно передислоцировали в район Грозного для защиты нефтеносных районов.

Во время перехода в воздухе господствовала авиация противника, горели станции, приходилось восстанавливать разрушенное железнодорожное полотно, отражать налеты вражеских самолетов.

Перед станцией Георгиевск немецкая бомба разрушила железнодорожную насыпь. Движение поездов прекратилось. Целый день экипаж бронепоезда № 717 «Оренбургский железнодорожник», шедшего головным в колонне дивизиона, засыпал воронку. К вечеру путь был восстановлен.

Старший лейтенант И. И. Фандей, командир бронепоезда № 717 «Оренбургский железнодорожник» 36-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Преодолев встретившиеся трудности, 36-й дивизион к месту своего назначения, в город Грозный, прибыл вовремя и поступил в распоряжение командования Северной группы войск Закавказского фронта. Ближе к позициям противника действовал бронепоезд № 717 под командованием старшего лейтенанта И. И. Фандея, сзади базировался бронепоезд № 731 «Вперед, на запад!» под командованием старшего лейтенанта В. Ф. Галушко.

Все атаки немцев у станции Червленная бронепоезда энергично отбили, и противник вынужден был начать наступление на другом участке — Прохладная — Эльхотово. Туда был переброшен 36-й дивизион.

У станции Прохладная гитлеровцам удалось форсировать реку и наступать в направлении Котляревской. Бронепоезд № 717, придя на выручку необстрелянной пехоте, произвел два огневых налета. Выстрелами из орудий он разбил наведенные гитлеровцами переправы. Враг на этом участке долгое время не решался наступать.

36-й ОДБП перебросили под Моздок. У врага нужно было отбить станцию Алпатово. «Оренбургский железнодорожник» в три часа ночи ворвался на станцию, разрушил оборону гитлеровцев и с помощью десантников овладел станцией; развивая успех, оставил здесь часть десантной группы, сам же двинулся к станции Солкушино. За отлично проведенную операцию командир «Оренбургского железнодорожника» старший лейтенант И. И. Фандей был награжден орденом Красной Звезды.

В конце октября, подтянув свежие силы, немцы развернули наступление в направлениях Эльхотово — Ардон — Владикавказ и Эльхотово — Беслан. Создалась угроза прорыва противника к Владикавказу через «Эльхотовские ворота». 29 октября 1942 года бронепоезд № 731 «Вперед, на запад!» перебросили к Алагиру, а № 717 «Оренбургский железнодорожник» — к Ардону…

Рано утром 30 октября экипажи бронепоездов обговорили планы взаимодействия. В горах стоял густой осенний туман. Это надо было использовать: вернуться до его исчезновения на заранее выбранные позиции. Получилось удачно. И вовремя. Едва № 717 прибыл на станцию Ардон, как туман рассеялся. В воздухе послышался гул фашистских самолетов, а на земле — рев танковых моторов. Завязался бой. Вот что рассказывает об этом сражении один из его участников, ныне полковник в отставке, почетный гражданин города Ардон А. М. Бешкарев:

— К 11 часам туман стал рассеиваться, и сразу же над бронепоездом появилось 18 «юнкерсов» и «мессершмиттов». Они принялись бомбить и обстреливать бронепоезд. Мы открыли по самолетам ответный огонь. Вскоре два из них были сбиты. Бронепоезд ни минуты не стоял на месте — постоянно менял направление движения, маневрировал. В это время появились десятки немецких танков, наступающих на Ардон, за ними продвигалась пехота. Приходилось отбиваться от атак с воздуха и с земли. Но артиллеристы и пулеметчики встретили врага таким плотным уничтожающим огнем, что самолеты, сбросив бомбы мимо цели, ушли, а танки один за другим начали вспыхивать. Вражеская пехота залегла. Первая атака была отбита. Через некоторое время началась новая. Но и она не имела для агрессора успеха. Затем последовали еще и еще. Немецкие снаряды разворотили рельсы по обе стороны состава. Бронепоезд, лишившись маневра, остановился, превратился в неподвижную мишень. Но мы продолжали ожесточенно отбиваться. На бронеплощадке, которой я командовал, появились раненые и убитые. Такая же обстановка, видимо, была и на других. Мы все понимали, что силы не равны, что исход боя будет не в нашу пользу. Но нам было ясно и то, что мы должны во что бы то ни стало продержаться здесь, на этом участке, как можно дольше, задержать врага у прохода через «Эльхотовские ворота».

Бой не прекращался. Против многих танков было только четыре наших орудия. Вспыхивали все новые фашистские машины, отошла назад вражеская пехота. Но и орудия бронепоезда замолкали. Вышли из строя пулеметы. На третьей бронеплощадке погиб политрук бронепоезда А. М. Яковлев, сменивший раненого наводчика. Командир И. И. Фандей и

машинист В. И. Пустовалов были обожжены паром, вырвавшимся из котла. И. И. Фандей потерял сознание. Придя в себя, он продолжал руководить боем. Шел седьмой час кровопролитного сражения. Стемнело. Старший лейтенант Фандей отдал приказание: «Все, что можно уничтожить — уничтожить. Что можно унести — прихватить с собой. И покинуть бронепоезд!» Небольшая группа экипажа во главе с командиром оставила развалины бронепоезда и направилась в сторону Алагира.

О том, что произошло с бронепоездом № 731, рассказывает А. Ф. Видецкий, в то время боец-десантник из морской пехоты, ныне профессор Московского института водного транспорта:

— Бронепоезд «Вперед, на запад!» встал на подступах к станции Алагир. 30 октября командир, старший лейтенант В. Ф. Галушко послал группу десантников, куда входил и я, в разведку. Мы нанесли на бумагу все дороги, ведущие к Алагиру со стороны селения Чикола, откуда ожидали противника.

Утром 31 октября подготовились к обороне. Замаскировали бронепоезд срубленными ветвями и деревьями. Мы, десантники, расположились в кустарнике, вырыли окопы правее бронепоезда, чтобы отсекать пехоту. Артиллеристы определили ориентиры на местности для ведения огня по противнику.

Ждать немцев пришлось недолго. Послышался гул танковых двигателей. Фашисты и не подозревали, что здесь, у станции Алагир, расположился советский бронепоезд. Некоторые танкисты беззаботно восседали на башнях своих машин, курили сигареты.

Подпустив противника поближе, бронепоезд неожиданно для вражеской колонны открыл огонь. А мы, десантники, автоматным огнем начали уничтожать пехоту. Несколько танков загорелись. Но минуты внезапности прошли, немцы попрятались в машинах, и, обнаружив бронепоезд, начали его обстреливать. Наши артиллеристы отгоняли танки от полосы железной дороги. Но они появлялись вновь. В котел паровоза попали вражеские снаряды. Повалил пар. Разбило орудие первой бронеплощадки, и оно замолчало. Вдруг, к нашему недоумению, весь состав сдвинулся с места и медленно покатил в сторону Ардона. Поезд шел, три оставшихся орудия вели обстрел танков. Мы из окопов из-за кустарника видели, как нарастала скорость поезда. Десантники в оцепенении, отстреливаясь, отступили за железнодорожную линию. Потом, после боя, мы узнали причину поспешного ухода нашего бронепоезда.

Два снаряда попали в командирскую рубку. Командир В. Ф. Галушко, машинист А. П. Гаврилов были убиты осколками. Одновременно снаряды повредили тормоза. Бронепоезд сделался

неуправляемым. На беду от Алагира к Ардону железнодорожное полотно идет под большим уклоном. И «Вперед, на запад!» пошел вниз, с каждым метром увеличивая скорость. В Ардоне он на полном ходу врезался в бронепоезд № 717.

Когда мы, отстреливаясь, оторвались от врага и направились к Владикавказу, к месту сбора оставшихся в живых экипажей бронепоездов, нам навстречу колоннами шли наши танки, «катюши», стрелковые части, создавая рубеж обороны, дальше которого впоследствии фашисты уже не прошли. Так ценою гибели бронепоездов 36-й ОДБП задержал продвижение захватчиков на сутки.

На следующий день авиаразведка установила, что на поле боя перед станцией Ардон лежали два сбитых самолета, стояли искореженные 22 танка, 6 автомобилей, несколько бронетранспортеров. Перед станцией Алагир авиаразведка также обнаружила разбитую фашистскую технику: 6 танков, 3 бронетранспортера, остовы сгоревших автомобилей, вражеские трупы.

Правительственные награды получили 32 воина 36-го дивизиона бронепоездов. Орденами Красного Знамени были награждены майор В. Д. Кондратьев, капитан И. И. Фандей. Ордена и медали вручили капитану Н. М. Савушкину, старшему лейтенанту А. М. Бешкареву, сержантам М. Ф. Малюшину, Д. С. Пирожкову, К. И. Михайлову, Н. С. Рыщину, К. Г. Минакову, С. П. Решинскому и другим бойцам.

За образцовое выполнение заданий командования 36-му отдельному дивизиону бронепоездов, первому из частей Северной группы войск Закавказского фронта было присвоено почетное наименование «Ардонский». Позднее, в 1943 году, личный состав дивизиона вместе с рабочими и инженерно-техническими работниками железнодорожного депо Махачкала построили два новых бронепоезда на средства, собранные комсомольцами Дагестана. И название дивизиона звучало уже так: 36-й отдельный Ардонский дивизион бронепоездов имени Магомеда Гаджиева.[19]

За боевые действия на Северном Кавказе бронепоезд внутренних войск НКВД № 46 был награжден орденом Красного Знамени.

В Представлении к награждению орденом Красного Знамени 46-го отдельного бронепоезда войск НКВД за боевые действия на Закавказском фронте засвидетельствованы героические события и факты.

На Моздокском направлении Закавказского фронта боевые операции бронепоезд № 46 проводил на железнодорожном

участке станция Червленная — разъезд Тепловодный, на станциях Солкушино, Терек, Наурская, Ищерская Орджоникидзевской железной дороги.

28 августа 1942 года бронепоезд № 46 со станции Червленная отправился на разъезд Тепловодный. В районе высоты Круглой заметил немецкую разведку на двух бронемашинах и выпустил по ним 18 снарядов. На перегоне станция Червленная — разъезд Тепловодный немецкие диверсанты взорвали железнодорожное полотно, но силами бойцов бронепоезда под руководством железнодорожного мастера сержанта Дядюры в течение часа путь был восстановлен.

29 августа бронепоезд № 46, пользуясь данными своей разведки, вышел в налет на врага и с огневой позиции — входных стрелок разъезда Тепловодный — открыл ураганный артиллерийский огонь из четырех пушек по двигавшейся и принимавшей боевой порядок мотомеханизированной колонне противника, состоявшей из 6 танков, 12 бронемашин и до 30 мотоциклистов, в районе Малой Рощи и МТС, что километрах в двух севернее разъезда Тепловодный. Израсходовано 155 снарядов. Все артиллерийские расчеты действовали очень энергично, слаженно и четко. Бойцы и командиры показали свое мастерство. Особо отличились в этом бою командир 2-й бронеплощадки младший лейтенант Соколов, командир орудия младший сержант Кабыжча, наводчик — красноармеец Волошин.

С 30 августа по 6 сентября бронепоезд вел борьбу с разведкой и группировками немцев, произвел 9 огневых налетов, выпустил 337 снарядов. В результате меткого огня бронепоездом были подбиты танк, бронемашина, уничтожены станковый пулемет, три наблюдательных пункта, рассеяно до батальона пехоты. Был прочно занят разъезд Тепловодный. Немцы отступили на север. Бронепоезд за это время шесть раз подвергся минометному и артиллерийскому обстрелу со стороны противника, но благодаря умелой маскировке и маневренности ущерба материальной части нанесено не было.

10 сентября бронепоезд № 46 в группе бронепоездов «Червленная» поддерживал наступление частей 10-го гвардейского стрелкового корпуса на хутор Первомайский. Произвел 5 огневых налетов. Огнем бронепоезда были уничтожены бронемашина, три минометные батареи, штаб и до 500 гитлеровцев. Подбито шесть танков, две бронемашины, подавлен огонь минометной батареи. Третье и центральное отделения Кали невского совхоза, хутор Первомайский и станция Терек были заняты нашими частями. Бойцы и командиры наступающей пехоты от души благодарили экипаж за

эффективный артиллерийский огонь.

Г. Ф. Фирсов, командир Краснознаменного отдельного бронепоезда № 46 войск НКВД.

24 октября бронепоезд № 46 поддерживал наступление 10-го гвардейского стрелкового корпуса на станцию Ищерская.

Произвел 6 огневых налетов. В результате были уничтожены минометная батарея, два дзота, подавлен огонь трех минометных, одной артиллерийской батареи и семи пулеметных точек, захвачено два миномета.

С 4 по 10 ноября бронепоезд № 46 произвел 7 огневых налетов по группировке мотомеханизированных немецких войск в районе селений Гизель и Новая Саниба. Выпустив 427 снарядов, он уничтожил пять немецких танков, 14 автомобилей и более 200 гитлеровцев, подавил огонь 15 пулеметных точек.

С 8 по 15 ноября бронепоезд № 46 с огневых позиций на разъезде Шинаево произвел 13 огневых налетов по скоплениям немецких войск в районе кирпичного завода, моста через реку Хаталдон и по селению Ардон. В результате уничтожены 11 автомобилей, три танка, две артиллерийских и одна минометная батареи, станковый пулемет и до 350 гитлеровцев. Разрушен мост и подавлен огонь одной минометной и одной артиллерийской батарей, и одного станкового пулемета.

За период с 24 августа по 29 ноября 1942 года на Закавказском фронте бронепоезд № 46 произвел 47 огневых налетов, при этом уничтожены 17 танков, 26 автомобилей, шесть бронемашин, четыре минометные батареи, две артиллерийские батареи, одно орудие, шесть мотоциклов, три пулемета, 1350

солдат и офицеров. Подавлен огонь шести минометных батарей, двух артиллерийских батарей, двух орудий, 18 пулеметов. Захвачено два миномета, пулемет, мотоцикл, разбиты мост через реку Хаталдон, один штаб и три наблюдательных пункта противника.

В первой декаде августа 1942 года в Предгорье Северного Кавказа прибыл 66-й ОДБП. По прибытии на Северный Кавказ бронепоезд № 2 (11) действовал на линии Кизляр — Астрахань; защищал железнодорожные станции от налетов вражеской авиации. Вскоре в 66-й дивизион вошел новый бронепоезд, прибывший из Дагестана. На Моздокском участке 66-й дивизион активно действовал у станций Моздок, Ищерская, Наурская, Терек. Уничтожил четыре танка, семь автомобилей с грузами и солдатами, артиллерийскую батарею и шестиствольный миномет.

В августе 1942 года, когда отборные части 1-й танковой армии генерала Э. Клейста прорвались к Моздоку, на их пути вместе с воинами 151-й стрелковой дивизии встали бронепоезда капитанов С. Н. Бородавко и И. П. Кучмы.

Прикрывая отход курсантов Ростовского артиллерийского училища, 23 августа бронепоезд № 20 вступил в бой с десятью вражескими бронемашинами. В жаркой схватке орудийные расчеты сержантов Симоненко, Жирвенкова, Демичева, Аракелова уничтожили четыре вражеских танка. Не выдержав огня бронепоезда, остальные отошли.

Раненого машиниста в ходе боя заменил командир бронепоезда капитан С. Н. Бородавко, работавший до войны помощником машиниста в паровозном депо Тбилиси.

К вечеру бронепоезд № 20 отошел на восточную окраину Моздока в район Галюгаевского переезда. Он был атакован сорока вражескими танками. От меткого огня бронепоезда фашисты несли большие потери.

Но силы были явно неравными. Фашистские танки прямой наводкой повредили бронепаровоз, разбили броневые площадки. Из строя вышли орудия, пулеметные расчеты. Пожар охватил площадки, стали рваться снаряды. И тогда навстречу бронированным чудовищам с гранатами в руках вышли члены экипажа поезда. В жестокой схватке погибли капитан С. Н. Бородавко и комиссар бронепоезда политрук Г. Р. Абрамов.

В приказе по Северной группе войск Северо-Кавказского фронта 28 августа 1942 года отмечалось, что командир бронепоезда № 20 капитан Бородавко и комиссар Абрамов, павшие смертью храбрых, показали образцы выполнения боевого долга и личного примера. Посмертно Степан Николаевич Бородавко и Георгий Романович Абрамов были награждены

орденами Ленина.

Долгие годы их могила на обочине пути у разъезда Галюгавский оставалась безымянной. Но красные следопыты Стародеревской школы во главе с майором в отставке А. Д. Алферовым начали поиск. Благодаря помощи ветеранов 19-го дивизиона удалось установить имена погибших.

После гибели бронепоезда № 20 на участок Ищерская — Алпатово был переброшен бронепоезд № 18 под командованием капитана И. М. Бобрикова. Но вскоре бронепоезд был окружен вражескими танками. Тогда И. М. Бобриков с наблюдательного пункта, находившегося на тендере паровоза, вызвал на себя огонь нашей артиллерии.

Через несколько минут в гуще вражеских машин, сгрудившихся вдоль железнодорожного полотна, стали рваться снаряды. Маневрируя, бронепоезд наносил удар за ударом. За мужество в этом бою капитан И. М. Бобриков был награжден орденом Красной Звезды.

В состав 19-го дивизиона входили бронепоезд № 1, построенный задолго до Великой Отечественной войны и переброшенный на Северный Кавказ со станции Ленинакан, и тяжелый бронепоезд № 2 «Комсомолец Дагестана». В короткий срок на средства, собранные молодежью Дагестана, бронепоезд № 2 был оборудован рабочими паровозного депо и вагонного участка Махачкалы.

В трехдневных тяжелых боях в августе 1942 года под непрерывными бомбежками и обстрелами команда бронепоезда «Комсомолец Дагестана» выполнила боевую задачу — остановила рвущиеся к Тереку танки фашистов.

Капитан И. П. Кучма, командир бронепоезда «Комсомолец Дагестана».

В одном из боев комсомолец Литвинов был трижды ранен, но не покинул зенитную установку. Комсомольцы Бартеньев и Иванов в ходе боя потушили пожар на контрольной платформе. Был ранен машинист бронепаровоза, и его место занял старший лейтенант П. Г. Волобуев. Умело маневрируя, он вывел бронепоезд из-под обстрела. За этот подвиг П. Г. Волобуев был награжден орденом Красной Звезды.

С 17 ноября 1942 года до января 1943 года отремонтированный бронепоезд № 2 вел оборону на участке Алпатово — Наурская, пока фашистов не выбили с Северного Кавказа.

В марте 1943 года бронепоезда 19-го и 65-го (бывшего 20-го) отдельных дивизионов под командованием майора И. М. Бобрикова были переброшены на охрану границы с Турцией.

30-й ОДБП прибыл под Ростов-на-Дону в конце марта 1943 года. Ему поручили, взаимодействуя с 416-й стрелковой дивизией, охранять побережье Азовского моря. Экипаж дивизиона имел уже солидный опыт участия в боях на Северо-Западном фронте, недалеко от Старой Руссы.

Бронепоезд № 1 30-го ОДБП носил наименование «Пермский рабочий». Бронепоезд № 2 30-го ОДБП был построен в Коломне.

Личный состав 30-го дивизиона жаждал дела, но его ждало разочарование. На фронте не хватало снарядов к 76-миллиметровым орудиям. Действовал жесткий лимит: в сутки по четыре снаряда на каждое орудие, огневые налеты только через три дня. Выручил командир «Пермского рабочего» лейтенант Фишман.

— Вспомните, — сказал он, — когда мы проезжали через Ростов, под откосом валялся взорванный фашистами бронепоезд, похожий на наш. Военный комендант города рассказывал, что в Сальских степях захвачен склад со снарядами. Надо посмотреть орудия, может, они смогут действовать.

Командир дивизиона капитан С. И. Серавнин с офицерами выехали на место, где лежал немецкий бронепоезд. Четырехосный полувагон, броня 18 миллиметров, окрашен в черный цвет, без крыши. Две пушки совершенно исправные, только сняты прицелы. По разбросанным гильзам определили калибр орудий — 88 миллиметров.

В тот же день С. И. Серавнин направился к командующему бронетанковыми и механизированными войсками Южного фронта. Тот внимательно выслушал капитана, пообещал в скором

времени организовать доставку снарядов из Сальска.

Из личного состава дивизиона выделили бригаду специалистов, которая вместе с железнодорожниками Ростовского депо в течение десяти дней провела ремонтные работы и модернизировала вооружение бронепоезда, получившего название «Литерный». Вскоре прибыли два вагона с трофейными снарядами.

Полковник С. И. Серавнин, командир 30-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Боевая деятельность «Литерного» оказалась эффективной. Огневые налеты он проводил по 4–5 раз в сутки.

Едва забрезжил рассвет 23 августа, С. И. Серавнину позвонил командир дивизии генерал-лейтенант Г. П. Сазонов:

— На побережье гитлеровцы что-то затевают, устроили стрельбу. Возможен десант. Высылай свой «трофейный».

«Литерный» располагался в трех километрах от предполагаемой высадки врага. Над водой и землей завис густой туман, ничего не было видно, только со стороны моря вспыхивали частые всплески фашистской артиллерии, доносился свист летящих снарядов и грохот их разрывов.

Фишман приказал открыть огонь по этим вспышкам. А чтобы самим не попасть под обстрел противника, бронепоезд стал двигаться взад и вперед. Не стоял на месте. Маневрировал.

Обоюдная дуэль по слабо различимым точкам продолжалась довольно долго. Туман рассеялся. Вдалеке стали различимы восемь вражеских катеров, один из них горел. Гитлеровцы с катеров пересаживались на баржи и направлялись к берегу.

«Литерный» стал расстреливать десантные баржи в упор, ударили по ним и наши армейские пулеметы. В одну из барж попал снаряд. Оставшиеся в живых немецкие солдаты выскакивали за борт. Вражеские катера не выдержали огня наших артиллеристов и пулеметчиков. Семь из них под прикрытием дымовой завесы покинули место боя.

За проведение этой операции Фишман был награжден орденом Красной Звезды.

29 августа 30-й дивизион участвовал в артподготовке прорыва обороны противника у Таганрога.

С 15 мая по 30 августа бронепоезд «Литерный» провел 360 огневых налетов. В морском порту Таганрога взорвано было нефтеналивное судно, выведен из строя причал, уничтожен склад боеприпасов. На станции Таганрог разбиты три цистерны с горючим, семь вагонов с боевой техникой, офицерская столовая, в ней погибло более десяти гитлеровцев. На заводе № 65, где противник ремонтировал танки, разрушен цех.

Закончил боевой путь 30-й ОДБП в Крыму в мае 1944 года.

В книге «Вечный огонь» писатель В. Д. Лукьяненко знакомит читателей с боевой биографией бронепоезда «Владикавказец», изготовленного в 1943 году в Орджоникидзе. Коллектив вагоноремонтного завода имени С. М. Кирова приступил к выполнению задания командования Красной Армии — строительству бронепоезда. В каждом цехе были отобраны рабочие разных специальностей. Оборудование с завода было уже эвакуировано в тыл, поэтому все приходилось делать вручную. Ветераны завода, строившие бронепоезда еще в гражданскую войну, В. М. Ефремов, В. Г. Скрыпник, Г. Т. Вакулин, Х. Н. Березов приняли активное участие в строительстве бронепоезда. В начале 1943 года машинист завода П. А. Бтемиров доставил поезд в Грозный. Там с помощью местных железнодорожников паровозного депо подобрали по габариту броню. Опробовали, испытали. И наконец, тот же заводской машинист П. А. Бтемиров повел «Владикавказец» на фронт. На Тамани шли упорные бои, и бронепоезд прикрывал наших наступающих бойцов.

А в октябре 1943 года на завод пришло письмо от экипажа бронепоезда «Владикавказец». «Докладываем, — говорилось в нем, — что нами за это время уничтожено более пяти тысяч гитлеровских солдат и офицеров, 42 орудия, 47 минометов, 24 автомашины, 20 танков, 85 повозок с боеприпасами и военным снаряжением.

Командир дивизиона бронепоездов подполковник И. Суханов».

Сталинградский перелом

В ходе оборонительного сражения за Сталинград Ставка Верховного Главнокомандования важную роль отводила железнодорожным коммуникациям, по которым под яростными бомбежками и артиллерийскими налетами железнодорожники самоотверженно доставляли к месту назначения воинские грузы.

В августе 1942 года, когда фашисты вплотную приблизились к Сталинграду, важную роль в обороне города призваны были сыграть бронепоезда. Об этом свидетельствует представитель Ставки Верховного Главнокомандования на Юго-Западном фронте Маршал Советского Союза А. М. Василевский:

«Ранним утром 24 августа 1942 года Г. М. Маленков, я и командующий фронтом получили указания Ставки, в которых говорилось: «У вас имеется достаточно сил, чтобы уничтожить прорвавшегося противника. Соберите авиацию обоих фронтов… Мобилизуйте бронепоезда и пустите их по круговой железной дороге Сталинграда… Деритесь с противником не только днем, но и ночью. Используйте во всю артиллерийские и эрэсовские силы… Самое главное — не поддаваться панике… и сохранить уверенность в нашем успехе».[20]

В числе первых бронепоездов, прибывших под Сталинград, был № 73 войск НКВД. Вспоминает участник сталинградской обороны старший сержант Б. И. Зулаев:

— Никогда не изгладится из памяти день 23 августа 1942 года. Мы с красноармейцами Груниным, Гатальским и Прониным находились на наблюдательном пункте. Было видно, как сотни самолетов закрыли Небо над Сталинградом, как тысячи бомб обрушились на город. Вслед за взрывами взметались вверх огненно-черные клубы дыма. Нефть из разрушенных хранилищ стекала в Волгу. Горела река. На ней горели пароходы. Одна из бомб угодила прямо в дом, где сидели мы, разведчики бронепоезда. Вниз нам пришлось спускаться по водосточной трубе. Но сталинградцы не дрогнули, выдержали. Стойко сражался и экипаж бронепоезда…

В сентябре 1942 года бронепоезд не выходил из боев. 2 сентября из штаба 10-й стрелковой дивизии войск НКВД предупредили, что к станции Садовая движется большая группа танков. Бронепоезд встретил их во всеоружии. В отместку противник обрушил на 73-й авиацию, стал преследовать его артиллерийским и минометным огнем. Меняли позиции, активно отстреливались. Сгорели все четыре контрольные платформы и бронемашина БА-20. Но на другой же день произвели внезапный

удар по скоплению войск захватчиков северо-западнее станции Садовая. Уничтожено было три танка, рассеяна пехота. К вечеру экипаж еще дважды совершал огневые налеты в районе станции Опытная.

В балке в районе Купоросной был накрыт огнем взвод гитлеровцев. По просьбе 907-го стрелкового полка подавлена мощная минометная батарея врага. Экипажу бронепоезда приходилось ежедневно ремонтировать полотно железной дороги, чтобы менять стоянки.

День 14 сентября оказался последним в деятельности бронепоезда № 73 в Сталинграде. В шесть утра налетело 40 вражеских самолетов. Из-за прямых попаданий в бронеплощадки взорвались собственные боеприпасы. Клубы дыма заволокли бронепоезд. Экипаж снял уцелевшее вооружение и спустился к Волге. Изуродованный остов бронепоезда № 73 остался лежать у подножия Мамаева Кургана. Но вскоре под таким же номером на фронт отправилась новая крепость на колесах. Создали ее в Перми бывшие бойцы бронепоезда № 73. Они же и составили новый экипаж…

На Сталинградский фронт были направлены бронепоезда 28-го дивизиона. На станции Арчеда 23 июля фашистские самолеты трижды бомбили наши воинские эшелоны. Бронепоезд № 677 принял здесь свое первое боевое крещение: вел огонь из зениток, энергично отражая воздушную атаку. В результате налета оказался разрушенным железнодорожный вокзал, горели вагоны с боеприпасами. Полотно железной дороги покрылось множеством глубоких воронок от разрывов авиабомб.

— Силами солдат бронепоезда и железнодорожников мы восстановили путь и поздно ночью отправились на поддержку 62-й армии, которой командовал В. Я. Колпакчи, — вспоминал бывший командир бронепоезда А. Б. Коныгин. — 25 июля 677-му выделили боевой участок Калач-на-Дону — Кривомузгинская — Карповская — Сталинград. Задача была поддерживать огнем из пушек и пулеметов наши войска, не допустить прорыва фашистов через Дон, вести борьбу с десантами противника. В ожесточенных боях душой личного состава бронепоезда № 677 был старший политрук А. Б. Данилкин. Он был постоянно среди бойцов экипажа.

Капитан А. Б. Коныгин, командир бронепоезда № 677 «Узбекистан» 28-го отдельного дивизиона бронепоездов.

В начале августа 1942 года гитлеровское командование, не добившись успеха, срочно повернуло 4-ю танковую армию Гудериана с Кавказа на Котельниковское направление, чтобы с юга с 6-й армией Паулюса овладеть Сталинградом.

5 августа бронепоезд № 677 был переброшен из 62-й армии в 64-ю в район Абганерово — Плодовитое. Немецкие танки прорывались в глубину нашей обороны, но тут же отбрасывались назад. Разъезд 47-й километр неоднократно переходил из рук в руки. Воины бронепоезда № 677 самоотверженно сражались с врагом во взаимодействии с 133-й танковой бригадой и другими бронепоездами. Стальная крепость разрушала дзоты, подавляла минометные и артиллерийские батареи.

Утром 6 августа противник начал атаку между станциями Абганерово и Тингута. Массированные атаки танков и авиации помогли врагу занять разъезд 47-й километр и продвинуться к железнодорожной станции Тингута. Враг находился уже в 30 километрах от Сталинграда.

9 августа войска Сталинградского фронта нанесли контрудар по прорвавшейся вражеской группировке. В этот день бронепоезд № 677 сопровождал огнем орудий наступление 38-й стрелковой дивизии вместе с 133-й танковой бригадой. В течение дня экипаж отбил одиннадцать воздушных атак, восстанавливая полотно железной дороги с глубокими воронками от авиабомб. К вечеру бронепоезд вышел за выходной семафор станции Тингута. Достигнув огневого рубежа, он всей мощью огня обрушился на. врага. Фашистские бомбардировщики засыпали его фугасными и

зажигательными бомбами. Бронепоезд получил свыше шестисот вмятин и пробоин от осколков авиационных бомб. Земля содрогалась от разрывов. Облако дыма и пыли заволокло все вокруг. Раненых выносили буквально на ощупь. Так же на ощупь выявляли состояние ходовой части бронепаровоза, бронеплощадок, платформы.

В течение двух дней пришлось выполнять необходимый ремонт. И бронепоезд вновь появился у переднего края обороны врага на станциях Чапурники, Тундутово, Тингута, разъезд 47-й километр. И вновь били по фашистам орудия и пулеметы со стальной крепости на колесах.

На участке Сталинград — Сарепта в сентябре 1942 года находился бронепоезд № 708. Путейцы станции Бекетовская во главе с мастером А. А. Сологубовым обслуживали одиннадцатикилометровый участок, по которому этот бронепоезд отправлялся на боевые задания. Участок ежедневно обстреливали и бомбили фашисты. Только на протяжении трех километров было до 150 повреждений рельсов, не считая разрушений насыпи, шпал, креплений. Чтобы все это исправить, путейцам приходилось работать в основном по ночам. Непостижимо, но они со своей задачей справлялись!

Бывший командир бронепоезда № 1 59-го отдельного дивизиона, капитан в отставке Д. И. Плахотниченко свидетельствует:

— В июле 1942 года на ремонтной базе бронепоездов на станции Балашов я принял новый поезд взамен разбитого, оставленного на Воронежском паровозоремонтном заводе. Местом стоянки нашего поезда была определена станция Пинеровка.

После почти полуторамесячной стоянки и боевой учебы на этой станции в сентябре 1942 года наш поезд № 1 получил приказание отбыть под Сталинград, на участок Арчеда — Иловля — Котлубань.

Под Сталинградом дивизион был подчинен 22-й механизированной бригаде 4-й танковой армии. Задача дивизиона была не допустить переправы немецких войск через реку Дон в районе устья реки Иловля, прикрывать станцию Иловля от налетов немецкой авиации, обеспечить сохранность моста через реку.

15 сентября поезд № 1 прибыл на станцию Лог, а затем в Иловлю, где впоследствии и была его основная стоянка. Первые дни на станции Иловля прошли относительно спокойно, поезд не бомбили, очевидно, просто не знали о нашем прибытии. Но спокойная жизнь длилась лишь до первых наших выстрелов по

самолетам врага, направившимся бомбить мост.

После этого наш обычный день выглядел примерно так. Едва рассветало, над станцией появлялся немецкий самолет-разведчик. Либо «рама», либо «шторх». Делал несколько кругов, затем летел вдоль железной дороги до другой ближайшей станции, там следовала похожая процедура, и так дальше — по линии железной дороги. Спустя минут 10–15, очевидно, по вызову разведчика, появлялась армада Ю-87 или Ю-88, которых мы одинаково люто ненавидели и встречали плотным заградительным или кинжальным огнем на уничтожение. Близ станции эта армада словно по команде делилась на две группы, одна из которых обычно уходила вдоль железной дороги в направлении на станцию Петров Вал и бомбила чуть ли не каждого человека и каждый вагон на линии. А вторая партия летела от Иловли на север, в сторону Поворино, и бомбила все живое и движущееся. К моменту нашего прибытия под Сталинград станций как таковых уже не существовало. На их месте громоздились груды развалин, искореженные вагоны, платформы.

Капитан Д. И. Плахотниченко, командир бронепоезда № 1 59-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Неоднократно, в ночное время, поезд № 1 покидал Иловлю, выезжал на разъезд Тишкино (ближе к Сталинграду), откуда обстреливал позиции немцев на правом берегу реки Дон. Делалось это по заявкам стрелковых частей. Штабом дивизиона была организована поездка части командного состава обоих поездов во главе с начальником штаба дивизиона капитаном

Внучко на передовые позиции наших частей в район западной окраины хутора Хлебный. Там с наблюдательных пунктов наших артиллерийских батарей и командиров стрелковых частей мы изучали немецкие позиции, выявляли цели, по которым впоследствии и вели огонь из района станции Качалино…

Действовавший севернее Сталинграда 40-й отдельный дивизион контролировал участок Иловля — Котлубань. Он состоял из бронепоездов «Киров», построенного в Омске, и «Североказахстанец», вышедшего из стен Петропавловского депо. На этом участке противник захватил господствующие высоты и держал под контролем все продвигавшиеся рядом эшелоны. Бронепоезда поочередно выходили на удобные позиции для огневых налетов на врага. 23 августа на рассвете «Киров» вышел на стрельбу прямой наводкой по высоте. Завязалась артиллерийская дуэль, из строя было выведено три вражеских орудия, но и бронепоезд получил немалый урон.

На участке Иловля — Котлубань, когда захватчики перешли в наступление, бронепоезда отражали атаки танков и артиллерии. Но от ударов вражеских снарядов две бронеплощадки «Кирова» сошли с рельсов. Две другие продолжали встречать огнем живую силу и технику гитлеровцев. К вечеру железнодорожная колея оказалась разрушенной. Всю ночь ее восстанавливали бойцы «Кирова». Поставили на рельсы бронеплощадки. Однако после технической проверки пришлось уйти на ремонт в Саратов.

Во второй половине октября 1942 года под Сталинград прибыл 39-й ОДБП. База его находилась на станции Филоново, а бронепоезда расположились на станции Арчеда. 19 ноября после начала нашего общего наступления под Сталинградом бронепоезда выезжали на станции Лог и Иловля для поддержки советских атакующих частей и защиты их от воздушных налетов. 26 января 1943 года зенитчиками дивизиона был сбит один «юнкерс», а несколько других, задымив, убрались восвояси. И хотя линия фронта отодвинулась от станции Арчеда, где стояли оба бронепоезда 39-го ОДБП, фашисты предприняли крупный налет авиации.

Оборона Ленинграда

Героическая оборона Ленинграда в годы Великой Отечественной войны — одна из ярких страниц истории нашей Родины. Гитлеровское командование придавало захвату Ленинграда первостепенное значение. Ленинградцы от мала до велика встали на защиту города. Его жители возводили оборонительные сооружения, уходили в народное ополчение, создавали истребительные батальоны, части ПВО. Командование Красной Армии, Ленинградский городской комитет партии и исполком Ленсовета 21 августа 1941 года обратились к железнодорожникам Ленинградского узла с призывом начать строительство бронепоездов.

В сентябре 1941 года коллектив Ленинградского металлического завода построил бронепоезд «Сталинец-28». Он состоял из бронепаровоза и трех бронеплощадок. На двух разместили четыре 100-миллиметровых орудия и столько же 120-миллиметровых минометов. На третьей площадке смонтировали две 76-миллиметровые зенитки. Кроме того, на каждой бронеплощадке было еще по восемь пулеметов «максим», а на тендере паровоза — счетверенная пулеметная установка. В целом вооружение вполне солидное.

Командиром бронепоезда был назначен опытный офицер Г. П. Минаев, комиссаром — М. М. Дедюшин.

Первые боевые действия «Сталинец-28» совершил в районе Невской Дубровки. Экипаж расположился на станции Мятлово. С высоты наблюдательного пункта было видно, как на другом берегу Невы бесцеремонно, ничего не опасаясь, прогуливались гитлеровские солдаты и офицеры. Доносились звуки губной гармошки. Командующий артиллерией Невской оперативной группы генерал-майор С. А. Краснопевцев сам прибыл на бронепоезд и, находясь на наблюдательном пункте, сказал Минаеву и Дедюшину:

— Думаю, что вам такая жизнь противника не нравится. Надо эту беспечность прикончить.

Начались регулярные огневые налеты бронепоезда на позиции врага. В районе Аннеского, к примеру, он рассеял значительную группу фашистов, подготовившуюся для атаки. В другой раз уничтожил неприятельский наблюдательный пункт. А после того как минометчики бронепоезда в районе Павлово разогнали в разные стороны колонну более двухсот фашистов с большими для них потерями, безмятежные прогулки немцев вдоль Невы прекратились, смолкли и губные гармошки.

В ответ противник, усилив наблюдение, устроил самую настоящую охоту за бронепоездом. Стоило в лесной гуще показаться едва заметному дымку из трубы паровоза, как гитлеровцы немедленно открывали огонь. Перед паровозной бригадой встала задача умелым маневрированием не дать врагу повредить бронепоезд.

23 февраля 1942 года в день Красной Армии поезд перебросили на побережье Финского залива на участок Ольгино — Сестрорецк. Кроме главной задачи — не допустить прорыва финских лыжников со стороны залива, бронепоезд, его артиллерия и минометы по заданию командования расположенной здесь стрелковой дивизии постоянно вели стрельбу с целью уничтожения огневых точек противника.

Вот и в ночь накануне 1 Мая 1942 года разведка в очередной раз донесла, что фашисты накапливают крупные силы, готовят атаку. Бронепоезд немедленно вышел на исходные боевые позиции. Мощным артиллерийским огнем по технике и живой силе врага атака была сорвана.

Особенно часто приходилось открывать огонь по вражеским самолетам, пытавшимся прорваться к Ленинграду.

Вместе с бронепоездом на этом участке действовал лыжный батальон автоматчиков, сформированный из студентов Ленинградского института физкультуры имени П. Ф. Лесгафта.

С наступлением весны отпала необходимость охранять берег моря, лишившегося ледяного покрова. Бронепоезд из белого перекрасили в бурый цвет, и 15 мая он прибыл на станцию Обухово. Туда же для дальнейших совместных боевых действий прибыл бронепоезд «Народный мститель» под командованием капитана П. П. Фарутина. Так был сформирован 71-й отдельный дивизион бронепоездов.

«Народный мститель» был построен по инициативе и силами железнодорожников Ленинград-Варшавского узла. 7 ноября 1941 года на перроне Варшавского вокзала состоялся митинг. Бронепоезд провожали на фронт. На трех свежевыкрашенных бронеплощадках две зенитные 76-миллиметровые пушки, два танковых орудия, тоже 76-миллиметровых. Его вооружение дополняли 12 пулеметов «максим». На первых порах бронепоезду поручалось поддерживать наши стрелковые подразделения в отражении вражеских атак на участке Понтонная — Саперная — Ижоры. В помощь ему предоставили бронемотовагон БМВ-2, на вооружении которого было три 76-миллиметровых орудия и шесть «максимов».

Личный состав бронепоезда в большинстве своем состоял из добровольцев-железнодорожников. Они стойко переносили все

тяготы военной блокады. Водокачки были разбиты, воду для котла паровоза доставали ведрами из колодцев, уголь собирали у разбитых вагонов и складов. Но бронепоезд всегда находился в хорошем техническом состоянии и полной боевой готовности.

Тут стоит привести пример самоотверженности одного из машинистов, устранившего неизбежную аварию «Сталинца-28» или бронепоезда № 691, как он еще именовался. В номере красноармейской газеты 55-й армии от 1 ноября 1942 года была помещена следующая заметка:

«Это случилось на паровозе бронепоезда № 691. Из паровозного котла по резьбе контрольной пробки протекала вода в раскаленную топку. Могла произойти авария. Специалисты предлагали погасить топку, а паровоз отправить в депо на ремонт. На это ушло бы не менее суток. Но паровоз мог понадобиться в любую минуту. Запасного паровоза в это время не было. Старшина Исаев вызвался произвести ремонт.

Надев брезентовый костюм, смочив его водой, Исаев за лез в раскаленную топку.

Опасность была велика, каждую секунду контрольная пробка могла вырваться под давлением пара и залить кипятком смелого машиниста. Раскаленные угли жгли одежду, Исаеву трудно было дышать. За девять минут машинист полностью устранил повреждения паровоза. Машина вновь исправлена и находится в действии».

Подобный случай произошел и на бронепоезде «Народный мститель». Правда, на год раньше, чем на «Сталинце-28», в ноябре 1941 года. Разведка доложила, что в районе Ивановского обнаружено значительное скопление фашистских войск. «Народному мстителю» приказали на рассвете произвести по ним огневой налет. А тут, как нарочно, в топке паровоза перегорели колосники. Для их замены нужно было остудить топку. Это заняло бы не менее суток. И задание бронепоезд не выполнил бы. Командир бронепоезда, капитан П. П. Фарутин приказал убрать из топки раскаленный уголь, немедленно заменить колосники. Вызвался машинист В. Ингелевич.

Вспоминает об этом эпизоде майор в отставке Б. А. Куклинов: «Он надел брезентовый костюм, шапку, валенки, обвязался веревкой, при помощи которой его вытаскивали из огненной печи. Три раза он залезал в огненную топку и сумел заменить неисправные колосники. Затем быстро подняли пар.

«Народный мститель» своевременно прибыл в указанный ему район и огнем своих орудий нанес гитлеровцам большой урон. Совместными усилиями пехотных, артиллерийских частей и команды бронепоезда атака на этом участке фронта была

сорвана».[21]

После образования 71-го ОДБП в мае 1942 года командиром дивизиона был назначен П. П. Фарутин. Он же руководил всеми боевыми действиями бронепоездов Ленинградского фронта. Комиссаром стал В. М. Юрисов.

Дивизион занял позиции в районе станции Обухово. Одной из главных его задач являлось уничтожение неприятельских батарей, которые вели обстрел Ленинграда. На бронеплощадках минометы заменили дальнобойными 107-миллиметровыми орудиями. Наблюдательный пункт выбрали в одном из высоких домов на Вокзальной площади в Колпино. 29 мая была уничтожена батарея врага, размещенная в парке города Слуцка. И хотя цель совершенно не просматривалась, артиллеристы бронепоездов отлично справились с поставленной задачей. Батарея замолчала. Вскоре взлетел на воздух склад с боеприпасами. 20 июня подавили батарею 150-миллиметровых пушек.

В ночь на 15 января 1944 года войска Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота были готовы к прорыву гитлеровской обороны с целью снятия блокады. Перед началом артиллерийской обработки позиций врага оба бронепоезда стояли на одном железнодорожном перегоне, «Народный мститель» чуть впереди. Ждали команду, чтобы открыть огонь.

Артобстрел позиций противника начался в 9 часов 20 минут. Затем последовал штурм долговременных укреплений врага, рушилась блокада города. «Народный мститель» и «Сталинец-28» выпустили по врагу более тысячи снарядов. После того как подавили огневые точки противника на переднем крае, бронепоезда перенесли огонь в глубину вражеской обороны. Продвигались вперед наши танки и стрелковые подразделения, двигались вслед им и бронепоезда, но с большей нагрузкой. Железнодорожная колея зачастую оказывалась поврежденной, ее приходилось восстанавливать, а потом догонять ушедшие вперед войска. В этой январской битве 71-й ОДБП подавил 6 артиллерийских, 4 противотанковых, 16 минометных батарей.

После охраны штаба фронта под Лугой дивизион перебросили на Карельский перешеек для участия в Выборгской операции, оттуда на территорию Эстонии. Он освобождал Нарву, защищал Таллинский порт от налетов фашистской авиации…

Командующий бронетанковыми войсками Ленинградского фронта генерал-лейтенант В. И. Баранов высоко оценил боевые действия дивизиона: «Знаю 71-й дивизион бронепоездов как лучший на Ленинградском фронте. Он не раз показал себя с хорошей стороны в боях по освобождению Ленинграда от

блокады».[22]

Другой ОДБП в районе Ленинграда, 14-й, был сформирован значительно позже — в январе 1943 года — из бронепоездов «Стремительный» и «Стойкий».

До формирования дивизиона «Стремительный» носил короткое наименование — МБВ-2 — мотоброневагон. Их, два однотипных, построили в 1938 году на Кировском заводе в Ленинграде. Использовался он как учебный при Ленинградских Краснознаменных бронетанковых курсах. В январе 1940 года принимал участие в Советско-финляндской кампании, по ее окончании вновь использовался как учебный.

МБВ-2 имел своеобразную конструкцию. Эта бронированная машина обтекаемой формы своим силуэтом напоминала подводную лодку. В центре корпуса командирская рубка с перископом и радиостанцией. В передней части бронепоезда две башни от танка Т-28 с 76-миллиметровыми орудиями, еще одно, третье орудие в задней части корпуса. С каждого борта по два станковых пулемета. На платформах установлены спаренные и счетверенные пулеметы, а также пулеметы на турельных установках в орудийных башнях. Авиадвигатель в 500 лошадиных сил придавал мотоброневагону изрядную по тому времени скорость: на ходовых испытаниях — до 100 километров в час. Бесшумный ход, солидная скорость, отсутствие дыма — это все заметно отличало БМВ-2 от других бронепоездов. Экипаж насчитывал 35 человек, из них всего 4 офицера: командир, его помощник, комиссар и помощник командира по технической части.

Началась Великая Отечественная война. С первых же ее дней БМВ-2 действовал на дальних подступах к Ленинграду. Наши части отходили — бронепоезд, прикрывая их огнем, покидал станцию последним, убедившись, что вокруг никого из наших войск уже нет. Так было в районе Кингисеппа, Гатчины, Чудово, Любани, Тосно. В штаб Ленинградского фронта в напряженные для города дни поступали даже донесения, что бронепоезд в безнадежной обстановке погиб. Но он жил, продолжал сражаться с захватчиками. При формировании дивизиона бронепоезд получил наименование «Стремительный».

Другой бронепоезд 14-го ОДБП сначала имел номер 30 Краснознаменного Балтийского флота. Строительство его началось 3 августа 1941 года на Ижорском заводе в Колпино, комиссия приняла 12 ноября на металлическом заводе в Ленинграде.

Бронепоезд имел три бронеплощадки, на каждой по два 76-миллиметровых орудия, по четыре станковых пулемета по

бортам. Имелась также бронеплощадка, где располагались 120-миллиметровые полковые минометы. На контрольной платформе, где хранились рельсы, шпалы, костыли и другая ремонтная мелочь, дополнительно поставили две зенитки.

На фронт бронепоезд № 30 отбыл 23 ноября 1941 года. Вначале он действовал в районе Колпино — Саперная; в феврале 1942 года переведен на Карельский перешеек, где целый год отражал атаки финнов на участке Грузине — Васкелово. Зимой 1943 года его отозвали в Ленинград на Московский вокзал. Там согласно директиве штаба Ленинградского фронта 24 января 1943 года был образован 14-й отдельный дивизион бронепоездов. С этого времени бронепоезд № 30 Краснознаменного Балтийского флота стал именоваться «Стойкий». Командиром дивизиона назначили переведенного из 71-го ОДБП майора Н. Г. Задорожного. Замполитом стал А. К. Мамедов.

Дивизион охранял железнодорожные коммуникации, участвовал во многих операциях наших войск по обороне Ленинграда. Наиболее значительная из них — расширение полосы прорыва южнее Ладожского озера.

Полоса, отвоеванная у фашистов еще в начале зимы, была очень узкой, от переднего края противника до берега Ладоги — всего от 8 до 16 километров. Вдоль побережья построили железнодорожную ветку, но местность здесь, безлесная, болотистая, далеко просматривалась. Поэтому эшелоны по ней ходили только ночью. Фашисты пристреляли колею. После их обстрела почти ежедневно приходилось полотно ремонтировать, восстанавливать. В августе 1943 года командование решило этот узкий коридор расширить и 14-й ОДБП принял в операции самое активное участие. Все огневые точки противника были заранее выявлены и уничтожены. Бронепоезд «Стойкий» своим огнем подавил семь минометных батарей и два шестиствольных миномета. «Стремительный», в свою очередь, уничтожил четыре батареи и также два шестиствольных миномета. В результате проведенной операции линия фронта отодвинулась от побережья Ладожского озера почти на 20 километров.

В январе 1944 года дивизион готовился к снятию блокады Ленинграда в районах Колпино, Красного Бора, Саблино; участвовал в подготовительном артиллерийском налете. Но дальнейшее продвижение вперед пришлось приостановить, железнодорожные пути оказались разбиты противником.

После войны 14-й дивизион был расформирован.

В распоряжении Ленинградских Краснознаменных бронетанковых курсов командного состава был бронепоезд № 60. До начала Великой Отечественной войны он использовался как

учебный. Стоял он обычно у Витебского вокзала. Построен в Брянске. По конструкции — прост, покрытая броней «овечка», две четырехосные платформы с двумя 76-миллиметровыми орудиями на каждой. По бортам по четыре «максима». Спереди и в хвосте по две контрольные платформы. На одной из них расположена счетверенная зенитная установка в броневом ограждении. Вот и все. Бронепоезд участвовал в Советско-финляндской кампании, потом дислоцировался в Эстонии, в городе Раквере.

Командиром был назначен старший лейтенант Борисенко, комиссаром — политрук Абрамов.

В первые месяцы войны бронепоезд № 60 нес охрану Финского залива от Кингисеппа до Таллина. Когда немцы прорвали оборону и вышли на побережье между Таллином и Нарвой, пришлось отходить за реку Нарву. Перебраться удалось, как говорится, вовремя. Буквально через несколько часов мост был взорван. Отходили через Лугу на Чудово.

Здесь на Октябрьской железной дороге прикрывали отход наших войск уже вдвоем. Напарником к 60-му подключился известный нам уже МБВ-2, впоследствии «Стремительный». Совместные действия бронепоездов продолжались недолго. Когда противник занял Мгу, им пришлось разойтись. МБВ-2 отошел в сторону Ленинграда, а 60-й был вынужден задержаться. Немцы разрушили железнодорожное полотно, перекрыв отход к городу Ленина. Августовская ночь коротка. Пока шел ремонт, 60-й не стоял без дела. Он расстрелял фашистский десант над Мгинским аэродромом. Отступать пришлось на Кириши. Так в ночь на 18 августа бронепоезд № 60 начал действовать на Волховском фронте под номером 60/4.

Превосходство вражеской авиации было ощутимо, ее налеты в одиночку и группами приходилось отбивать по нескольку раз в сутки. На станции Назия одна из бомб разорвалась рядом с паровозом и вывела его из строя. Повреждены были и бронеплощадки. Требовался срочный ремонт. Но свободных паровозов вокруг не было. На счастье, на одной из станций нашелся паровоз немецкого производства. Как он там оказался — неизвестно, да никто этим и не интересовался. Старший машинист Рудаков забрался в паровозную будку, что-то там проверил, исправил и радостно провозгласил: «Порядок, едем!»

Вскоре бронепоезд прибыл в Ярославль, где в паровозоремонтном депо паровоз одели в броню, модернизировали площадки и усилили вооружение ПВО. Затем вернулись на Волховский фронт и вновь окунулись в гущу военных событий.

У поселка Кириши бронепоезд поддерживал пехоту. Вдруг

немецкие снаряды разрушили колею позади поезда, отрезав обратный путь. Пришлось взяться за ремонт. Несмотря на жестокий мороз, путь восстановили.

У тех же Киришей в тыл противнику высаживали десант. Едва вернулись на свое постоянное место, как поступил приказ: нужно выйти и уничтожить десант противника. Пришлось поработать. Вражеский десант истребили.

В январе 1943 года бронепоезд № 60/4 участвовал в прорыве обороны южнее Ладожского озера. Как-то зенитчики бронепоезда сбили один фашистский самолет. Летчик спустился на парашюте, был пойман и оказался крайне удивленным, когда узнал, кто его сбил.

— Но ведь мы ваш бронепоезд уничтожили! — воскликнул летчик.

Оказывается, гитлеровцы в своих сводках уничтожили бронепоезд 60/4 уже несколько раз. За ним закрепилась кличка «Неуловимый». «Неуловимый» продолжал энергично действовать. Он участвовал в снятии блокады Ленинграда, освобождал Эстонию. Войну закончил в Прибалтике, в операциях по ликвидации Курляндской группировки противника.

Под Ленинградом действовали бронепоезда с одинаковыми названиями. Так, два из них носили наименование «За Родину!», а у двух на броне было начертано «Балтиец». На «Ораниенбаумском пятачке», например, где железная дорога использовалась и как позиция для огневых налетов, били фашистов сухопутные крейсеры «За Родину!» и «Балтиец». Бронепоезда строились и формировались при непосредственном участии моряков Балтфлота. «Балтиец» был известен тем, что на нем установлено орудие с «Авроры». Сам же легендарный крейсер стоял в порту Ораниенбаум у причала, его орудия громили фашистов под Вороньей Горой. О бронепоезде «За Родину!» рассказывает машинист М. Ф. Смушко:

— Когда немцы оккупировали Ригу, я по распоряжению военного командования к своему бронепоезду № 8 прицепил на станции Заметаны поврежденный бронепоезд, доставил обоих в Ленинград и доложил все в штабе фронта. Мой паровоз «овечка» был в хорошем состоянии, и меня послали на станцию Лебяжье, где начали формировать личный состав из моряков Балтфлота. Нашли четыре платформы и отправились на Ижорский завод бронироваться и вооружаться. Командиром назначили капитана В. Д. Стукалова, комиссаром стал старший политрук В. Л. Аблин.

На станции Котлы встретили бронепоезд № 7, знакомый нам еще по службе в Прибалтике. После соответствующего ремонта № 7 действовал вместе с нами во все время существования

«Ораниенбаумского пятачка». У них паровоз был Ов-478, у меня — Ов-431.

Бронепоезд № 7 прорвался из Прибалтики сквозь фашистские заслоны. Он состоял из бронированного паровоза с тремя платформами, и был вооружен лишь тремя исправными пулеметами да 100-миллиметровой пушкой. В команде уцелели живыми всего девять человек: командир капитан Белоусов, машинист Исаев, артиллеристы Токарев, Лукин, Шаповалов и еще четверо бойцов. Их фамилии неизвестны.

От ремонта бронепоезда Ижорский укрепрайон отказался, — настолько все выглядело искромсанным. Но краснофлотцы-коммунисты решили все-таки поставить бронепоезд на рельсы. Собрали короткое совещание хозяйственников и мастеров, нашлись энтузиасты, деловые помощники. Рабочие Ленинградского металлического завода обязались нарезать броневые листы. Артиллеристы с форта «Красная Горка» обещали подремонтировать старые орудия, которые были у них на примете. В порту Ораниенбаум обнаружили цемент для усиления тонких двойных перегородок на бортах.

Воентехник второго ранга П. Н. Нерозин взялся за восстановление бронепоезда, ему на помощь пришли бойцы 186-го железнодорожного батальона во главе с капитаном И. П. Квашой. В работу включилась пополненная команда бронепоезда. Командиром бронепоезда был назначен капитан В. Г. Кропачев, комиссаром — старший политрук А. Г. Кузьмин.

8 сентября 1941 года подлеченный бронепоезд № 7 вышел на свое первое на «Ораниенбаумском пятачке» боевое задание. На правом фланге он произвел два огневых налета. Первый в 16 часов — по скоплениям фашистских войск в районе деревень Елизаветино и Верхние Лужки, а в 19 часов уже второй — западнее деревни Карпово.

Газета «Боевой залп» от 30 сентября 1941 года рассказала о боевых операциях бронепоезда № 7 под Петергофом:

«Немецко-фашистские варвары, сконцентрировав большие силы под деревней Троицкое, решили прорвать нашу линию обороны и занять Петергоф. Командиры и красноармейцы 11-й стрелковой дивизии 8-й армии упорно и настойчиво отбивали одну за другой атаки, нанося врагу жестокий урон. Теряя много убитыми и ранеными, фашистское командование бросало в бой новые силы.

На помощь частям Красной Армии прибыл морской бронепоезд во главе с командиром В. Г. Кропачевым. Перед боем комиссар А. Г. Кузьмин побеседовал с коммунистами и комсомольцами, разъяснил поставленную задачу.

Заняв исходное положение вблизи Троицких высот, командир бронепоезда Кропачев четко и совершенно спокойно дал команду: «Огонь!» Заработали все боевые установки. Краснофлотцы и командиры обрушили на фашистов губительный шквал артиллерийского и пулеметного огня.

Не выдержав столь шквального огня, фашисты заметались, и затем, оставляя убитых и раненых, бросились назад. Наши же славные воины продолжали метко разить гитлеровских молодчиков.

Бой продолжался. Фашисты вновь открыли беспорядочную стрельбу. В самом жарком месте исключительную храбрость проявил комсомолец Кореневский. Когда орудийный расчет вышел из строя, Кореневский остался у орудия один и под огнем противника продолжал стрельбу.

Заряжающий краснофлотец Бедняков был ранен. Кровь текла по его рукам. Но мужественный боец продолжал оставаться у орудия. Отлично управлял огнем командир батареи лейтенант Ефимов. Личным примером он воодушевлял в бою всех краснофлотцев. Умело и стойко выполняли свои обязанности машинисты Исаев, Кудрявцев, Агутин и многие другие.

Пошла в атаку 11-я стрелковая дивизия под прикрытием огня моряков. Фашисты были выбиты из деревни Троицкое.

В этом бою балтийцы разгромили возле Петергофа фашистские артиллерийскую и минометную батареи, уничтожили много пулеметных точек, автоматов, боезапасы противника. На поле боя остались десятки трупов фашистских вояк».

6 февраля 1942 года, отмечая большой вклад, внесенный бронепоездами № 7 и 8 в оборону плацдарма, командование Краснознаменного Балтийского флота присвоило им наименования «За Родину!» и «Балтиец».

Дополняет этот рассказ помощник машиниста бронепоезда «За Родину!» П. И. Леус: «Более пятидесяти километров главного рельсового пути по «Ораниенбаумскому пятачку» проходили местами через лес и выемки. Это давало возможность после огневого налета скрываться от ответного огня. Уходили и от вражеской авиации с помощью маневра скоростью.

Первое боевое крещение бронепоезд «За Родину!» получил в районе станции Котлы, когда отражали воздушный налет. И почти без перерыва участвовали в огневых налетах и отражении бомбовых ударов неприятельской авиации до 1944 года, до снятия блокады».

Второй бронепоезд с названием «Балтиец» действовал на правом берегу Невы и на Карельском перешейке. О его строительстве и боевых действиях вспоминает бывший комиссар

«Балтийца» С. А. Степанов:

— 3 июля 1941 года в подъемном цехе электродепо Ленинград-Балтийский состоялся митинг. Собрались машинисты, их помощники, работники других подразделений депо. Чтобы помочь Красной Армии разгромить немецко-фашистских захватчиков, решили своими силами построить бронепоезд.

После митинга машинисты А. М. Давыдов, Г. Л. Серченко, В. И. Чубаров вместе с ревизором по технике безопасности движения Н. П. Юрасовым в соседнем Ленинград-Балтийском депо выбрали для бронепоезда паровоз Оп-7599. Мастер Е. Д. Левашов, бригадир механического цеха А. И. Соцков, инженер А. А. Фридман в это время на станции Ленинград-Товарная-Балтийская отобрали две четырехосные платформы. Через несколько часов паровоз и обе платформы стояли на путях цеха подъемного ремонта нашего депо. Руководителем постройки назначили Е. Д. Левашова. Броню доставили с Ижорского завода.

Сварщики В. И. Сафьянчиков, П. Курашов, В. И. Федоров вошли в состав экипажа. П. И. Крещук стал начальником разведки бронепоезда. Личный состав в основном был из добровольцев нашего депо, а также Ленинград-Балтийского, Ленинград-Витебского, Ленинград-Варшавского.

В сентябрьскую ночь 1941 года меня вызвали в Смольный на заседание военного совета Ленинградского фронта. Было принято постановление № 480: «Принять бронепоезд в число механизированных частей Ленинградского фронта. Присвоить название «Балтиец». Начальнику артиллерии обеспечить материальную часть вооружения. Оформить через военкоматы города добровольцев».

Добровольцев-железнодорожников в нашем экипаже было около ста, кадровых военных — 50. Военсовет фронта командиром бронепоезда утвердил Н. А. Шпортко, комиссаром — меня Бронепоезд наносил врагу ощутимые удары. Излюбленным и на поверку очень ценным был следующий боевой прием. Ночью, ближе к рассвету, разведчики бронепоезда пробирались к передовым позициям противника, метров за 400–500, со стереотрубой, вели наблюдение за вражескими объектами, все замеченное наносили на бумагу и передавали в штаб бронепоезда. Потом корректировали огонь. Эффективность боевой работы была налицо. Так было, когда совершали огневые налеты в районе станций Мга, Сосновая Поляна, Стрельня, Урицк, Воронья Горка, на Карельском перешейке в районе Васкелово.

В январе 1943 года наш «Балтиец» участвовал в прорыве блокады южнее Ладожского озера, вел огонь в районе Шлиссельбурга, помогая пехоте в броске через ледяной покров

Невы. Свой берег фашисты очень сильно укрепили: доты, дзоты, траншеи, несколько рядов проволоки, по берегу замороженные в лед пики. Перед левым берегом, где забаррикадировались фашисты, наша пехота залегла. С. бронепоезда эта картина хорошо просматривалась. И вот группа бойцов бронепоезда ринулась на лед, подбежала вплотную к залегшим нашим бойцам. И когда вновь заговорила бронепоездная артиллерия, они личным примером увлекли пехоту в атаку. Дело дошло до рукопашной, фашисты отступили.

Через год мы приняли участие в разгроме вражеских войск при снятии блокады. Поддерживали огнем 103-й полк 85-й стрелковой дивизии в районах станций Урицк и Лигово. Места для нас были знакомые, до войны мы там водили электрички!

В обороне Ленинграда участвовали бронепоезда внутренних войск НКВД № 28, 110, 51, 26, 82… Так же как и армейские, они сопровождали военные и гражданские эшелоны, совершали огневые налеты, поддерживали пехотные части, отражали атаки вражеской авиации. Они также внесли неоспоримый вклад в оборону, а затем в разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом.

В первые месяцы войны бронепоезда № 28 и ПО внутренних войск НКВД несли охрану побережья Финского залива от Гатчины до Веймарна. Вели обычную работу бронепоездов в тыловых районах: сопровождали эшелоны от станции к станции, прикрывали станционное имущество от атак самолетов противника, помогали тушить пожары на железнодорожных путях. К примеру, когда 20 июля на станции Волосово от вражеских бомб загорелось пять цистерн со смазочными материалами, личный состав бронепоезда № 110 быстро растащил их в наиболее безопасные места. Начальник обороны участка выразил экипажу искреннюю благодарность.

В середине августа оба бронепоезда были переброшены на Карельский перешеек. Здесь их пути разошлись. Бронепоезд № 110 проявил себя с самой лучшей стороны во время взятия города Белоостров и изгнания финнов за реку Сестру.

Бронепоезд № 28 поначалу попал в ту же обстановку, что и на побережье. Та же задача — охранять движение эшелонов. Но когда он поступил в распоряжение 3-го и 102-го пограничных отрядов, началась настоящая боевая работа: дуэли с артиллерийскими и минометными батареями противника, подавление огневых точек врага, отражение атак с земли и с воздуха.

Вот отзыв о бронепоезде № 28 командующего артиллерией 92-й стрелковой дивизии: «За короткое время бронепоезд

уничтожил четыре склада с боеприпасами, 16 пулеметов, подавил шесть артиллерийских и минометных батарей, повредил вражеский бронепоезд. Командир 28-го бронепоезда Ротобельский — опытный, грамотный артиллерийский офицер. Командование 92-й стрелковой дивизии представило Ротобельского к ордену Александра Невского».

О боевых действиях бронепоезда № 51 внутренних войск НКВД можно судить по строчкам из оперативных донесений.

Вечером 23 июня 1941 года бронепоезд прибыл в Псков. 21 июля поддерживал наступление наших частей в районе станции Плюсса, артогнем уничтожил три танка и две минометные батареи. Огнем счетверенной зенитно-пулеметной установки сбил самолет Ю-88, который с экипажем сгорел. 22 июля поддерживал действия 177-й стрелковой дивизии восточнее станций Плюсса, Серебрянка. Подавил артиллерийскую и минометную батареи. 23 июля поддерживал огнем 3-й мотострелковый полк в районе станции Серебрянка, уничтожил 15 автомашин с пехотой и командный пункт противника. 24 июля в том же районе уничтожил почти роту пехоты.

26 июля после шестидневных боев противник прекратил атаки на оборону 3-го мотострелкового полка в районе станции Плюсса и приступил к перегруппировке своих сил. Бронепоезд № 51 оставил здесь самоходную бронеплощадку (мотоброневагон) под командованием младшего лейтенанта С. В. Гребенюка, сам ушел на соседнюю станцию за пополнением боеприпасов. В 18 часов 40 минут мотопехота врага неожиданно атаковала мотоброневагон. Но экипаж не растерялся. Артогнем он уничтожил четыре танка и десять автомобилей. Атака была отбита… Младший лейтенант С. В. Гребенюк награжден орденом Ленина, наводчик Я. П. Володин и корректировщик М. Н. Шистеров — орденами Красного Знамени…

Материальная часть бронепоезда № 51 состояла из небронированного паровоза, двух мотоброневагонов, шести контрольных платформ, одной бронемашины с пушкой и ручным пулеметом. Всего имелось шесть 76-миллиметровых орудий, 12 пулеметов и три зенитки.

В конце августа 1941 года бронепоезд № 51 прикрывал наши части в районе Чудово. Позднее передвинулся на линию Кириши — Грузино, взаимодействуя с 292-й стрелковой дивизией.

Командиром бронепоезда был Я. С. Грушелевский, комиссаром — Н. Д. Неделя.

В ночь на 24 октября бронепоезд отходил к Тихвину. В 45 километрах от города горела база с боеприпасами 292-й стрелковой дивизии. Почти половина экипажа пошла тушить

пожар. К утру его удалось ликвидировать. Спасены были четыре вагона со снарядами и два с продуктами. Но 22 вагона оказались разбитыми. Разбитыми оказались и 100 метров железнодорожной колеи. Путей отхода у бронепоезда не было. Весь день 24 октября восстанавливали дорогу. И впустую. В 17 часов появилась вражеская авиация, сбросила 30 бомб. Были разбиты паровоз, мотоброневагон, дрезина. В тылу появились фашистские танки. Капитан Я. С. Грушелевский приказал уничтожить второй мотоброневагон и выходить из окружения…

Бронепоезд № 26 внутренних войск НКВД был сформирован и вступил в строй 20 сентября 1941 года, в дни, когда противник пытался с ходу захватить Ленинград. С самого начала своей боевой деятельности экипаж умело отражал попытки врага прорваться к городу.

Бронепоезд использовался как кочующая артиллерийская батарея по всему фронту 42-й армии, обороняющей город. С 29 сентября 1941 года по 24 апреля 1942 года, судя по оперативным сообщениям, бронепоезд № 26 произвел 32 огневых налета: по окраине Сосновой Поляны и города Урицка, по станции Лигово, по огневым точкам врага на Стрельне, в Володарском и Ивановке, снова по Урицку и платформе Дачное, по пехоте противника в районе Сосновки, Константиновки.

На трех бронеплощадках бронепоезда № 82 внутренних войск НКВД было установлено шесть орудий и восемнадцать пулеметов. С таким вооружением действовал он в августе-сентябре 1941 года на участке Чудово — Мга; наносил рвущемуся к Ленинграду противнику ощутимый урон. Так, 12 сентября бронепоезд получил срочный приказ: встретить прорвавшуюся большую группу немецких танков в районе деревни Хандрово. Внезапный и мощный огонь бронепоезда внес замешательство в ряды противника. Враг дрогнул, пять его танков вспыхнули, остальные 26 застряли в болоте и были захвачены частями нашей 128-й стрелковой дивизии.

Но 13 ноября у станции Мыслино недалеко от города Волхов бронепоезд № 82 попал в безнадежное положение. Пути отхода оказались отрезанными, фашистские танки обстреливали его с фронта и тыла, сверху бомбила авиация. Командир бронепоезда капитан Ю. Ф. Мушкет и комиссар политрук Г. П. Якимчук приняли решение: материальную часть взорвать, самим же немедленно выходить из окружения. Взрывала бронепоезд «тройка» во главе с младшим лейтенантом А. С. Токаревым.

Экипаж собрался в Москве. Вскоре бойцы получили новую материальную часть, и уже под номером 25 бронепоезд охранял Москву от вражеских налетов, освобождал Белоруссию и Литву.

В первых числах мая 1942 года 32-й ОДБП в составе бронепоездов № 642 «Сталинец» и № 697 «Москвич» прибыл под Ленинград, причем из Москвы вынужденно отправились по разным веткам: «Сталинец» через Бологое, а «Москвич» через Калязин и Сонково. Встретились на станции Будогощь, которая была потом для дивизиона основной базой в течение полутора лет боевых операций.

Командиром дивизиона стал майор Н. И. Смирнов, начальником штаба — А. П. Неплюев.

Фронтовые друзья-машинисты 32-го отдельного дивизиона бронепоездов. Слева направо: А. П. Дерюгин, И. И. Пятецкий, Т. Ф. Ткач. 1942 год.

Итак, участок Будогощь — Кириши. Кириши — поселок на левом берегу реки Волхов, он в руках у немцев, плацдарм. Первый налет на врага произвели 5 мая 1942 года. А всего совершили 600 огневых налетов! Пока не погнали гитлеровцев с захваченной ими территории…

Начальник штаба А. П. Неплюев, ставший впоследствии командиром дивизиона, вспоминает о тех боевых и тревожных днях:

— Наши оба бронепоезда постоянно находились в 15-минутной готовности. В зимние длинные ночи иногда проводили до десяти огневых налетов. Для выявления вражеских огневых точек мы придумали очень эффективное сооружение. Платформу обложили шпалами, поставили восемь пулеметов, небольшую пушку. Мотодрезина в темную пору выдвигала платформу ближе к передовым позициям противника, и неожиданно для него открывала огонь. Следовала ответная стрельба. Наблюдатели

фиксировали огневые точки врага, чуть позже выходили бронепоезда и уничтожали замеченные объекты.

Бронепоезда были главной маневренной силой в полосе железной дороги. Иногда не выходили из боев по две недели. В сражениях под Киришами и Грузино было сбито 11 самолетов противника, уничтожено 150 огневых точек разных систем, 14 батарей. Постоянно держали под огнем переправу через реку Волхов. 3 октября 1943 года бойцы бронепоездов вместе с воинами 44-й стрелковой дивизии освободили Кириши от гитлеровцев; 32-й дивизион участвовал в снятии блокады с Ленинграда, войну закончил в Кенигсберге.

На участке Будогощь — Кириши — Грузино вместе с 32-м ОДБП действовал 23-й отдельный дивизион. Бронепоезда его строились в Москве, в депо у Казанского вокзала; формировались на станции Подмосковная в конце 1941 года. На одном из бронепоездов, вошедших в дивизион, надо остановиться особо. По высоте несколько ниже своих собратьев по оружию, поприземистее, он предназначался для борьбы с танками.

Команда дала своему детищу оригинальное наименование: «Ежик». Даже потом, когда бронепоезду присвоили номер 620, в дивизионе и штабе Волховского фронта называли его не иначе как «Ежик».

22 февраля 1942 года рабочие паровозного депо имени Ильича Западной железной дороги провожали бронированный паровоз Ов-5144. Боевую машину, созданную в цехах, вели на фронт две бригады ильичевцев — машинисты В. А. Разоренов, В. Е. Горбачев, помощники машиниста И. Ф. Ряховский и В. Е. Янченко, кочегары З. В. Курышев и И. Д. Сурай.

Бронепоезд «Смерть немецким оккупантам!», получивший армейский номер 681, вместе с бронепоездом № 699 «Дзержинец»[23] вошли в состав 48-го отдельного дивизиона подполковника П. Я. Пастухова.

8 мая 1942 года 48-й ОДБП на Волховском фронте вступил в боевое охранение моста через реку Мста у станции Малая Вишера.

— Огневые налеты бронепоезд № 681 старался производить только под покровом ночи, — отмечает бывший старший машинист В. А. Разоренов. — За 10–15 минут нанесет мощный артиллерийский удар и тут же отходит, маскируясь в заранее выбранных местах. При такой маневренности не так были опасны вражеские бомбы. В один из подобных налетов на станцию Дубцы мой напарник машинист В. Е. Горбачев сбил вражеский самолет из зенитного пулемета, установленного на тендере.

25 мая 1942 года навсегда останется в памяти бойцов

бронепоезда. Более 25 «юнкерсов» несколько раз бомбили бронепоезд «Смерть немецким оккупантам!» у станции Гряды. Стволы зенитных орудий и пулеметов раскалились, но зенитчикам удалось расстроить боевые порядки самолетов. Стервятники так и не смогли прицельно бомбить бронепоезд. Бомбы, рвавшиеся рядом, то и дело осыпали осколками броню. В этом сражении от налетов авиации погибло 28 бойцов бронепоезда.

Мужественные железнодорожники В. А. Разоренов и его помощник И. Ф. Ряховский, несмотря на ранения осколками, смогли ликвидировать повреждение паровоза. За этот бой В. А. Разоренов был награжден орденом Отечественной войны II степени.

Инженер-капитан Ольга Борисовна Власенко, помощник командира 48-го ОДБП по технической части, была награждена до войны орденом Ленина. Работала начальником цеха на металлургическом заводе имени В. И. Ленина в Мариуполе. Безусловно, богатый опыт хозяйственника помог ей при строительстве бронепоезда «Смерть немецким оккупантам!» в депо имени Ильича в Москве. Во многом благодаря энергии О. Б. Власенко бронепоезд № 681 был готов к 22 февраля 1942 года.

Во время проведения стратегической наступательной операции войск Ленинградского, Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов в январе 1944 года 48-й ОДБП участвовал в ликвидации блокады Ленинграда, освобождении Новгорода, Прибалтики.

Севернее Ленинграда — в Карелии

С первых дней Великой Отечественной войны войска Карельского фронта (командующий — генерал-лейтенант В. А. Фролов) отражали яростные атаки финских и немецко-фашистских дивизий из группы армий «Норвегия». Оборона Мурманска, участков Кировской железной дороги стала ярким образцом стойкости и мужества советских солдат и офицеров, сорвавших замыслы фашистского командования быстро захватить советское Заполярье и обширные районы Карелии. В первые же месяцы войны на железнодорожных участках северной Карелии действовали советские бронепоезда.

Отдельный бронепоезд № 27 войск НКВД сражался на самом северном участке Кировской железной дороги. С 1 по 10 августа 1941 года бронепоезд прикрывал участок железной дороги между станциями Полярный круг и Энгозеро. 4 августа при сопровождении санитарного поезда 14-й армии на перегоне Боярская — Амбарный подвергся нападению четырех вражеских бомбардировщиков, сбросивших фугасные и зажигательные бомбы. С нескольких заходов они обстреляли санитарный состав из пушек и пулеметов. Загорелись четыре вагона. Бронепоезд № 27 открыл огонь по вражеским самолетам, не давая им возможности приблизиться к горящему поезду. Под огнем личный состав бронепоезда отцеплял горевшие вагоны, выносил из них раненых бойцов.

11 августа 1941 года бронепоезд № 27 и резервный взвод 80-го полка войск НКВД получили боевую задачу: уничтожить противника у станции Лоухи. Два батальона белофиннов заняли высоты западнее разъезда 34-й километр и угрожали артиллерийским складам, аэродрому возле станции Лоухи. Бронепоезд подавил ряд огневых точек, оттеснил противника с занимаемых позиций, были захвачены станковый и два ручных пулемета, 15 винтовок. Вечером бронепоезд, стоявший на станционных путях, атаковали 7 бомбардировщиков, сбросив 15 бомб. Прямым попаданием была разбита бронеплощадка и две контрольных платформы.

Со 2 января по 22 ноября 1942 года бронепоезд № 27 действовал на участке Сегежа — Быстряги, прикрывая штаб Карельского фронта.

Исторический формуляр 23-й дивизии войск НКВД содержит скупые сведения о боевых действиях бронепоездов, поддерживавших части дивизии в боях на железнодорожных магистралях Карелии. Вот лишь одна выдержка из документа:

«14–21 июля 1941 года бронепоезд 52-го полка, действуя в составе 7-й армии, вел бой с противником у станций Лаймола, Натяса, на железнодорожной линии Суоярви — Сортавала.

21 августа 1941 года, будучи отрезанным противником на линии Сердоболь — Петрозаводск (в районе станции Новые Пески) и не имея возможности маневрировать, экипаж подорвал подвижной состав…».[24]

Бронепоездом, действующим на дорогах северной Карелии летом 1941 года, командовал капитан Вознюк.

Бывший военный корреспондент газеты «Гудок» на Ленинградском фронте, почетный железнодорожник Л. И. Хмельницкий своими воспоминаниями существенно дополнил историю боевого пути бронепоезда 52-го полка войск НКВД.

— В июле 1941 года командир 23-й дивизии НКВД полковник А. К. Янгель порекомендовал мне выехать в район Петрозаводска. Здесь в ожесточенных боях принимал участие и бронепоезд капитана Вознюка. Командир 52-го полка майор Анашкин рассказал, что героический экипаж поезда оказался в. тяжелом положении. Были израсходованы боезапасы, продовольствие, экипаж понес людские потери. И вот в помощь экипажу направлялась автоколонна с боеприпасами и продовольствием. Ее командиру было приказано любой ценой пробиться к сражающемуся поезду. На одной из машин направился и я, — рассказывал Л. И. Хмельницкий.

Через несколько дней после нашего рейда в политотделе дивизии мне попался машинописный текст рапорта о боевых делах экипажа под командованием капитана Вознюка. Прошло почти полвека, но я сохранил эти пожелтевшие листки и по ним воспроизвожу события тех дней.

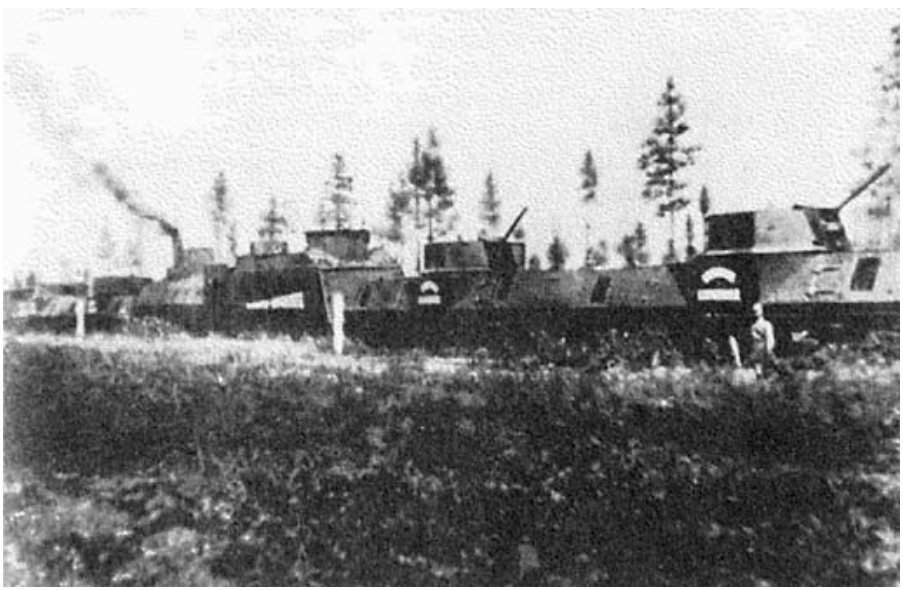
После сопровождения эшелона с ранеными бойцами бронепоезд вернулся на станцию Лаймола, где уже шел бой. Бронепоезд вел огонь по наступающему противнику. При выходе из боя командир капитан Вознюк заметил, что на путях остались три цистерны с бензином и несколько вагонов с продовольствием. Воины поезда сумели отцепить один вагон с продовольствием, а вагоны и цистерны с горючим уничтожили артогнем.

Бронепоезд открыл артиллерийский и пулеметный огонь по скоплению противника у станции. В бою бронепоезд получил два прямых попадания вражеских снарядов. Были убиты командир орудия сержант И. В. Соболев, наводчик Е. Е. Гришков, замковый П. З. Чульский, пулеметчик И. Х. Чечиков, кондуктор Е. А. Скляров, ранены командир орудия сержант И. Д. Филоненко, наводчик П. А. Логвиненко, командир пулемета младший сержант Б. А. Грушевский, пулеметчик М. И. Бобрунько…

Бойцы и командиры бронепоезда стойко сражались с врагом. Красноармеец П. И. Кораблев, получив сильную контузию, потерял слух и был эвакуирован в тыл. На другой день он явился к командиру бронепоезда и убедил оставить его в строю. Красноармеец П. А. Логвиненко, будучи раненым осколками снаряда в живот, руку, ноги, не покинул своего места у орудия и продолжал вести огонь по противнику.

Командир орудия Ткач и красноармеец Ситник метким огнем уничтожили два противотанковых орудия. Сержант Наумов метким огнем из станкового пулемета уничтожил орудийный расчет противника и заставил пушку врага замолчать.

В другом бою была повреждена тормозная система состава. Разрывом снаряда тяжело ранило машиниста П. М. Алексеева. Помощник машиниста С. Т. Марченко, тоже получивший ранения, взял на себя управление паровозом и вывел бронепоезд из-под огня…



Бронепоезд № 639 «Сибиряк-барабинец» 47-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Надо отметить, что в 1941 году бронепоездами, входившими в подчинение командира 23-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог, на подступах к Ленинграду и в Карелии было проведено 184 боя и огневых налета по расположению частей противника.

В районе Беломорска охрану Кировской железной дороги нес 27-й ОДБП. Бронепоезда № 638 «Победа» и № 651 «За Родину!» были построены железнодорожниками Омского

паровозоремонтного завода. Часто при отражении налетов вражеской авиации отличались бойцы бронепоезда «За Родину!» под командованием капитана В. К. Корнелюка. Большинство из них были добровольцами из Омска.

— У меня было желание, — вспоминает машинист М. С. Осипов, — продолжить боевую традицию старшего брата Александра. Он в гражданскую войну был помощником машиниста бронепоезда «Ермак». Как только я узнал о комплектовании экипажа бронепоезда, сразу же пошел к руководству паровозного депо с просьбой зачислить меня машинистом. Просьбу мою вскоре удовлетворили.

В освобождении Медвежьегорска, Петрозаводска принимал участие 47-й ОДБП, также сформированный в Омске. Последний залп его орудия дали со станции Сортавала. Не раз машинисты бронепоездов «Сибиряк-барабинец» и «Омский железнодорожник» попадали в трудные ситуации. Вспоминает старший машинист бронепоезда «Сибиряк-барабинец» П. К. Мялицын:

— Бронепоезд стоял на станции Сегежа. Вдруг зазвучала боевая тревога. Машинист А. И. Воложанин и его помощник Батищев в окно паровозной будки увидели — на бронепоезд пикирует вражеский бомбардировщик. Тревогу объявили слишком поздно. Пока закончили набор воды в тендер, бомба разорвалась, осколками перебило рукав автотормозной системы. А вражеский летчик, сделав круг, повел по вышедшей на ремонт паровозной бригаде огонь из пулемета.

В районе станции Масельская бронепоезд «Сибиряк-барабинец» поддерживал дивизион «катюш». По пехоте противника, готовившейся к наступлению, был нанесен неожиданный удар. После огневого налета необходимо было срочно отходить на запасные позиции. Неожиданно старший машинист П. К. Мялицын, несший боевое дежурство, обнаружил, что давление пара в паровозном котле быстро снижается. В топке между решеткой и первым колосником застрял кусок породы. Чтобы прочистить колосниковую решетку, нужно было залезть в горячую топку. П. К. Мялицын отдал помощнику свое оружие и документы. Облив одежду холодной водой, он полез в топку. Было нестерпимо жарко от горящего угля. Становилось трудно дышать. Но Петр Константинович, работая кувалдой, сбросил на пути застрявшую породу. Члены паровозной бригады помогли ему вылезти из топки. Машинист на свежем воздухе быстро пришел в чувство. Тем временем паровозная бригада подняла давление пара в котле, готовясь к рейсу в сторону станции Быстряги.

П. К. Мялицын, старший машинист бронепоезда № 639 «Сибиряк-барабинец» 47-го отдельного дивизиона бронепоездов.

И таких героических поступков немало было на счету бригады П. К. Мялицына. Сообразительные машинисты помогали артиллеристам в стрельбе по целям. Как только командир бронепоезда подавал команду «Огонь!», дежурный машинист приводил в действие автотормоза. Состав оставался на месте, при этом значительно увеличивалась точность артиллерийского огня.

24 июня 1945 года в составе сводного полка Карельского фронта по Красной площади прошли участники Парада Победы — командир бронепоезда № 639 старший лейтенант И. М. Довженко и старший машинист П. К. Мялицын.

Стратегический треугольник

29 декабря 1942 года на станцию Великополье в распоряжение командующего 3-й ударной армии генерала-лейтенанта К. П. Галицкого были переброшены 57-й и 62-й дивизионы бронепоездов. 30 декабря заместитель командира 62-го дивизиона майор В. И. Чукрин встретился с начальником штаба 7-й Эстонской стрелковой дивизии, с полками которой бронепоездам предстояло вести бои за Великие Луки.

Треугольник Великие Луки — Невель — Новосокольники был связующим звеном между Демьянской и Ржевской группировками фашистов. Железная дорога Витебск — Дно, главная артерия, снабжала вражескую группу армий «Север». Гитлеровцы превратили Великие Луки в мощный узел сопротивления с развитой системой дотов, дзотов, минных полей, противотанковых укреплений. Улицы города были забаррикадированы, мосты взорваны.

Учитывая важность операции по освобождению Великих Лук, бронепоезда были объединены под общим командованием командира 57-го ОДБП майора Б. А. Текучева.

Б. А. Текучев, командир 57-го отдельного дивизиона бронепоездов.

31 декабря 1942 года вместе с пехотинцами была произведена разведка переднего края противника на восточной окраине Великих Лук. Орудия 62-го ОДБП в качестве «новогодних

подарков» нанесли мощные удары по вражеским укреплениям на железнодорожном узле. Наводчики В. Я. Грицкий, Н. С. Наумов, В. А. Осокин, М. И. Ходжаев, заряжающие П. В. Комиссаров, Ф. В. Кирилкин, П. Л. Третьяк ежеминутно выпускали по врагу 18–20 снарядов. Стволы орудий раскалялись настолько, что артиллеристы опасались, как бы пушки не вышли из строя. У наводчика М. Ходжаева были обожжены руки, но он не отходил от орудия. И. Ф. Вахтеров сражался за двоих, заменив раненого артиллериста, подающего снаряды. В результате этого огневого удара были уничтожены почти все заранее обнаруженные огневые точки противника и те, что открыли ответный огонь.

С первых же часов боевых действий в районе Великих Лук бронепоездам пришлось отбивать воздушные атаки фашистов. В оперативных донесениях командира 62-го отдельного дивизиона майора И. З. Алхазашвили, хранящихся в Центральном архиве Министерства обороны СССР, сказано, что ночью 31 декабря 1942 года фашисты бомбили станцию Великополье. При отражении вражеского налета отличился расчет зенитного пулемета ефрейтора Д. Н. Толмачева. 1 января 1943 года бронепоезда № 653 и 701 вели огонь по самолетам противника, атакующим разъезд Милолюбово. 2 января 1943 года с 13 до 16 часов зенитчики бронепоезда № 701 под командованием младшего сержанта А. Е. Колодяжного отражали воздушный налет. Особую отвагу проявил наводчик зенитного орудия ефрейтор Д. И. Вялых.

Утром 2 января бронепоезда нанесли массированный удар по цехам паровозного депо, окрестным селам Курьяниха, Гнилка на подступах к железнодорожному узлу с северо-востока. Огонь вели четыре бронепоезда, артиллерия 7-й Эстонской стрелковой дивизии и батареи 1198-го гаубичного тяжелого артиллерийского полка, специально перебазированные под Великие Луки с Волховского фронта. Огонь гаубичных орудий, пушек бронепоездов разрушал долговременные точки гитлеровцев, расчищая путь пехоте. Неоднократно удары по вражеским позициям наносили реактивные установки М-13 бронепоездов 57-го дивизиона под командованием старшего лейтенанта Ю. Н. Соколова. В артиллерийских дуэлях с вражескими дотами особенно отличились бойцы бронеплощадки бронепоезда № 686 57-го ОДБП под командованием старшего лейтенанта Н. И. Стафеева.

— Огонь нам приходилось вести часто с закрытых позиций, — рассказывает майор в отставке Н. И. Стафеев. — Часто мы не знали, попали в цель или нет. Приходилось ориентироваться так: если замолчала вражеская огневая точка после огня бронепоезда, значит, наши удары достигли цели.

Я часто вспоминаю бойцов орудийного расчета под командованием сержанта В. П. Чугунова. Безошибочно устанавливал прицел рядовой И. П. Гаврилов, четко действовали заряжающий Крысеев, замковый Савонин.

Наводчиком другого орудия был А. М. Мулин, до войны работавший учителем в сельской школе. Поначалу трудно давалась ему артиллерийская наука. Но через несколько месяцев лучшего наводчика, чем Мулин, на бронепоезде нельзя было найти.

…В северной части паровозного депо противник создал надежную цепь укреплений. Огневые точки врага, в том числе и дот у железнодорожного переезда, были тщательно замаскированы. Когда бронепоезд подавлял каждую из известных точек, этот дот молчал. Но как только бронепоезд отходил, и в бой шла пехота, дот открывал огонь.

Так было и после второго налета. Бронепоезд остановился в выемке. Вдруг вижу, бежит командир дивизиона, кричит мне: «Расстреляю!» Я доложил, что все точки врага, какие были намечены, уничтожены.

— А почему стреляет дот? — спросил командир и сунул мне бинокль. Но и из него ничего не было видно. Подошел к нам командир бронепоезда П. Ф. Евликов. Прибежал пехотный офицер:

— У амбразуры дота есть маскирующая заслонка. Сейчас она закрыта, а уйдет бронепоезд, она откроется.

Я кинулся на бронеплощадку. Смотрим — нет дота. Куда стрелять? Сделали два выстрела по другим целям. Я решил пустить один снаряд в предполагаемое место расположения дота. Удар! И открылась амбразура… С ходу были посланы еще два снаряда в эту черную глинистую дыру. Взрыв, еще один… Все закричали: «Ура!»

5 января 1943 года бои за Гнилки, Рыбики, Курьяниху, за каждый объект Великолукского железнодорожного узла возобновились с особым ожесточением. По нескольку раз вражеские укрепления атаковались воинами 7-й Эстонской стрелковой дивизии, которой командовал полковник К. А. Алисскас.

Артиллеристы бронепоезда № 701 62-го ОДБП на восточной окраине Гнилки уничтожили три миномета, пулеметную точку, три дзота.

Командный состав 62-го отдельного дивизиона бронепоездов под Великими Луками. Слева направо: старший адъютант штаба старший лейтенант Г. Д. Паничкин, командир дивизиона подполковник И. З. Алхазашвили, заместитель командира по материальному снабжению майор М. В. Клишевич.

Фашисты любыми средствами старались оказать помощь гарнизону, блокированному на территории старой Великолукской крепости. Они самолетами доставляли десанты в крепость. Огнем бронепоездов и зенитных батарей удалось сбить два вражеских транспортных самолета.

Удачную позицию для огневых налетов выбрал бронепоезд № 686. Он успешно поражал укрепления противника. Но фашистам удалось засечь его расположение. Командир бронепоезда, старший лейтенант П. А. Куневич решил переменить стоянку. Последовала команда: «Ход вперед! Полный!» Но паровоз не послушался опытного старшего машиниста В. П. Калина. Бронепоезд не сдвинулся с места. В. П. Калин вместе со своим помощником старшиной А. Н. Дубовицким содержали паровоз всегда в исправном, ухоженном состоянии. Что же случилось? Машинист был весь в поту. А немецкие снаряды тем временем, нащупывая состав, разрывались все ближе.

Спасли опытность и быстрота соображения. Машиниста вдруг осенило. Железнодорожные пути в этих сырых местах были ветхие, не скрепили их даже сильные морозы, которые тогда стояли. Паровоз, по своему весу значительно тяжелее соседних бронеплощадок, попросту просел между ними. И весь состав оказался в натянутом состоянии. В. П. Калин мгновенно отдал команду ослабить винтовую стяжку — упряжь между тендером и

ближайшей бронеплощадкой. От быстроты исполнения зависело многое. П. Ф. Сафронов, помощник машиниста, справился с заданием моментально. Оставалось потихоньку сняться с места, двинуться без рывка и снопа искр из дымовой трубы. Калин осторожно открыл регулятор тяги, поставил его на малый клапан. Бронепоезд плавно пошел вперед и неприметно для врага скрылся. Перебрался на другую позицию в выемке полотна на расстоянии 800 метров от прежней стоянки. Немцы этот маневр пропустили и продолжали обстрел еще минут сорок. Там, где бронепоезд только что находился, весь железнодорожный путь был сильно исковеркан. Задержись бронепоезд еще немного — не сдобровать бы ему.

А с нового места 686-й продолжал наносить врагу ощутимый урон.

Воспользовавшись результатами успешной артподготовки при участии «катюш» бронепоездов, бойцы 257-й стрелковой дивизии Героя Советского Союза гвардии полковника А. А. Дьяконова с севера ворвались в привокзальный поселок у Великих Лук…

7 января 1943 года ознаменовалось непрерывными схватками экипажей бронепоездов с вражескими самолетами. Ночью вражеская авиация нанесла удар по Великополью. Было сброшено более 30 бомб. При отражении воздушных налетов были ранены несколько бойцов 62-го дивизиона. Не прошло и трех часов, как гитлеровские боевые машины вновь налетели на Великополье.

— Послышался рев низко летящих «юнкерсов», — вспоминает командир взвода ПВО бронепоезда № 701 А. Е. Колодяжный. — «С добрым утром», — с досадой произнес наводчик зенитного орудия Н. К. Обухов. Но голос его потонул в реве моторов. На зенитных площадках послышались команды: «Правей!.. Выше!.. Быстрей!..» Гильзы со звоном отлетали от стен и катались по полу бронеплощадок. Командиры взводов лейтенанты М. П. Чешев и В. М. Шевченко охрипли от команд, оглохли от непрерывной стрельбы. Двенадцать самолетов, разделившись тройками, с надрывным гулом начали пикировать, сбрасывая смертоносный груз. Был изуродован, искорежен путь. Согнутые в дугу рельсы угрожающе нависли над площадками. На бронепоезде № 653 взрывной волной повредило зенитную площадку. Командир отделения старший сержант Н. Ф. Аганин, мокрый, без шапки, бегал от орудия к орудию, руководя огнем.

Младшие сержанты П. С. Гончар, И. А. Шухров, П. Е. Тягней, наводчик А. С. Горбатюк не дрогнули. Отбомбившись, гитлеровские самолеты ушли в сторону линии фронта. Заместитель командира дивизиона капитан П. А. Воробьев и

старший лейтенант Д. А. Ферапонтов организовали бригаду ремонтников. Сержант Ф. А. Бобенко, артиллеристы В. А. Осокин, А. Ф. Максименко, пулеметчики И. И. Го робей, П. М. Барков, М. Л. Козлов, вооружившись лопатами, сгребали землю в огромную воронку. От их мокрых гимнастерок шел густой пар. Но фашистские самолеты появились быстрее, чем их ожидали. Основной удар пришелся на бронепоезд № 701. Осколками пробило броню и на площадках зазияли щели с рваными краями.

Старший сержант В. С. Колесников нашел военфельдшера М. Ф. Громыко на четвертой площадке, где она перевязывала молоденького бойца.

— Маруся! Скорее на нашу площадку. Коваленко истекает кровью, — произнес Василий, через силу разомкнув сухие губы.

Громыко побежала за Колесниковым. Коваленко лежал на бронеплощадке и слабеющими руками держал фляжку. Шинель, брюки, сапоги были залиты кровью. Фельдшер осторожно перевязала его и с помощью артиллеристов перенесла на носилках в блиндаж к пехотинцам. Но спасти Николая Коваленко не удалось. Вскоре он скончался в полевом госпитале…

Восьмой час на тридцатиградусном морозе, в ночной мгле работали ремонтники. Лишь к семи часам утра бронепоезда были доставлены в Великие Луки.

Фашистское командование предприняло все меры, чтобы заставить остатки своего гарнизона сражаться до последнего солдата. На допросах пленные повторяли слова фюрера: «Отдать Великие Луки — значит, открыть путь русским на Берлин!»

До 16 января 1943 года, поочередно меняя друг друга, выходили на боевые позиции бронепоезда 57-го и 62-го дивизионов. В тяжелых фронтовых условиях мужественно несли вахты фронтовые машинисты П. Н. Остапенко, И. А. Сила (бронепоезд № 693), А. Н. Дубовцев, В. П. Калин (бронепоезд № 686), их помощники А. Ф. Шепелев, И. Н. Попович, П. С. Мануйлов, Н. И. Гетманов и другие.

16 января 1943 года бронепоезда 62-го ОДБП заняли боевые позиции 57-го дивизиона, ушедшего на ремонт в депо Торопец. Фашисты ожесточенно бомбили позиции 62-го дивизиона. В ходе налета на Великополье погиб разведчик бронепоезда сержант И. Ф. Шуйков, тяжело был ранен старший паровозный техник Н. М. Флешлер.

Великолукское сражение гремело 48 дней. Более 60 тысяч убитыми, 279 танков и бронемашин, 881 орудие, 63 самолета, огромные склады с боеприпасами потеряла вражеская группировка. Потеря Великих Лук обернулась крупным поражением для гитлеровцев на центральном участке фронта.

В сентябре 1943 года на Невельском направлении действовала группа в составе 56, 57 и 62-го ОДБП. 16 сентября был получен приказ заместителя командующего бронетанковыми войсками 3-й ударной армии полковника В. А. Головала начать восстановление пути на участке Чернозем — Дубовая Грива. Из состава 62-го дивизиона в группу восстановителей было выделено 25 бойцов. Под руководством старшего лейтенанта Ф. Я. Гусенкова и дорожного мастера техника-лейтенанта К. А. Шер-Кожухова артиллеристы младший сержант П. И. Макаров, ефрейтор Н. К. Скибиневский, рядовые В. А. Махров, С. В. Фирсов, И. Ф. Шкрылев, пулеметчики В. К. Качалов, И. Н. Игнатов, Н. Ф. Никитин, связисты И. А. Костюков, М. Д. Егоров, С. И. Черемушкин и другие под артиллерийским обстрелом и бомбежками две недели выполняли путейские работы. Гитлеровцы на этом участке применяли путеразрушитель «Крюк». На многие километры лежали изуродованные, согнутые в дугу рельсы, сломанные пополам шпалы.

У станции Чернозем многие бойцы 62-го ОДБП проявили настоящее мужество. Командир бронепоезда № 653 капитан В. П. Мерзлов в наградном листе ефрейтора Г. П. Бурмистрова отмечал: «Г. П. Бурмистров на самом ответственном участке под огнем противника расшил семь рельсов. Вражеские снайперы открыли по нему огонь. Бурмистров был тяжело ранен, но продолжал готовить рельсы для работы в ночную смену. Бурмистрова из-под обстрела вынес ефрейтор Н. К. Скибиневский. Достоин награждения медалью «За боевые заслуги».[25]

23 октября 1943 года приказом по войскам 3-й ударной армии 13 бойцов и командиров 62-го ОДБП были награждены орденами и медалями.

С 7 по 17 октября 1943 года бронепоезда 56 и 62-го ОДБП поддерживали наступление 1319-го полка 185-й Панкратовской стрелковой дивизии.

У станции Опухлики действовали только два бронепоезда — № 653 «Мичуринец» 62-го ОДБП и № 750 56-го ОДБП. Бронепоезда № 759 и 701 были направлены в этот период на промывочный ремонт.

В историческом формуляре 62-го дивизиона бронепоездов о тех боях отмечается, что с 7 по 14 октября 1943 года произведено 12 налетов с закрытых позиций, подавлено 5 дзотов и несколько огневых точек, уничтожено более 50 гитлеровцев. 9 октября 1943 года в ходе налета 9 самолетов противника был поврежден путь. Но благодаря мужеству и самоотверженности личного состава, разрушенный участок был быстро восстановлен. Бронепоезд

выведен из-под обстрела.

«Бронепоезд стоял в выемке. Метрах в трехстах от стоянки на полотне железной дороги зияла большая воронка от взрыва бомбы. Решили ее заложить клеткой из шпал. Это было значительно быстрее, чем засыпать такую яму землей. Артиллеристы С. А. Козлов, Н. Д. Комолкин, пулеметчики Н. Я. Кузнецов, Л. Айкёнов под обстрелом противника подносили шпалы, рельсовые накладки, болты. Поверх шпальной клетки проложили рельсы. Бронепоезд, управляемый машинистом И. И. Бусаровым, медленно двинулся с места. Шпальная клетка наклонилась, затрещала, но устояла. Броневлощадки одна за другой миновали опасный участок», — вспоминал дорожный техник дивизиона К. А. Шер-Кожухов.

Бесстрашно действовали артиллерийские расчеты старших сержантов В. П. Карикова, В. Ф. Смирнова, связисты М. М. Ежов, Д. Ф. Казаков, П. Е. Цыганов, которые под обстрелом обеспечивали бесперебойную связь с наблюдательного пункта и огневых позиций.

В боях под Невелём бронепоезда 57-го ОДБП уничтожили 10 огневых точек, подавили огонь двух минометных батарей, 8 орудий, рассеяли и уничтожили до двух батальонов вражеской пехоты.

В начале января 1944 года перед 22-й армией 2-го Прибалтийского фронта, которым командовал генерал армии М. М. Попов, была поставлена задача — овладеть Новосокольниками. Решающая роль в прорыве к Новосокольникам отводилась частям 178-й Кулагинской стрелковой дивизии генерал-майора А. Л. Кроника. Для их огневого усиления по приказу командующего фронтом в оперативное подчинение командующего артиллерией 178-й стрелковой дивизии подполковника Н. Н. Тупикова были переданы бронепоезда № 653 и 701 62-го особого дивизиона бронепоездов под командованием майора В. П. Мерзлова.

В 21 час 17 января 1944 года командующий 22-й армией генерал-лейтенант В. А. Юшкевич отдал приказ вывести бронепоезда на перегон Гущино — Новосокольники. Рано утром 18 января артиллеристы бронепоезда № 653 открыли огонь по вражеским позициям. В этом налете особенно отличились бойцы орудийных расчетов старших сержантов А. Ф. Симанина и В. Ф. Смирнова. Высокое мастерство, стойкость и отвагу в бою проявили заряжающий орудия сержант В. Н. Анищенко, артиллеристы Н. Н. Турченюк, С. Т. Ворона, М. А. Шах, Ф. В. Кирилкин, Н. Д. Комолкин, В. А. Махров и другие.

Гром, грохот стоял в броневых башнях. При каждом выстреле

казалось, огромный великан стучит молотом по башне. От порохового дыма, гари, едкого запаха краски, которая пенилась на раскаленных стволах орудий, в башнях было трудно дышать. В течение боевого дня младшего сержанта П. В. Комиссарова, терявшего сознание, дважды выносили на свежий воздух. Но приходя в себя, он снова становился к орудию.

Зенитчики взвода ПВО бронепоезда под командованием лейтенанта Н. Ф. Аганина, сержанты В. Г. Потапов, П. С. Гончар, И. А. Шухров, А. С. Горбатюк, А. В. Шевцов, рядовые Н. И. Юмашев, В. В. Талабанюк за день отбили четыре воздушные атаки противника.

Во второй половине дня на боевые позиции вышел и бронепоезд № 701. Он выпустил по врагу 250 снарядов из четырех орудий. В течение всей ночи 19 января бронепоезда вели огонь, уходя с перегона только на дозаправку водой, углем, боеприпасами.

Бойцы четвертой бронеплощадки бронепоезда № 701 62-го отдельного дивизиона бронепоездов перед отправкой на боевое задание. Великие Луки, 1943 год.

Рано утром следующего дня бронепоезд № 701 нанес огневой удар по району МТС. Отважно сражались бойцы бронеплощадки лейтенанта В. С. Колесникова. В орудийном расчете, которым командовал старший сержант Н. С. Наумов, были ранены два артиллериста. Заряжающим встал к орудию командир пулеметного отделения старший сержант Н. А. Коротков, а замковым — командир бронеплощадки лейтенант В. С. Колесников. В. течение шести часов вел огонь расчет этого

орудия.

Днем 20 января бронепоезд № 653 трижды наносил огневые удары по северной окраине Новосокольников. В этих боях отлично проявили свои способности, выдержку бойцы артиллерийских расчетов старших сержантов Ю. И. Логачева и В. П. Карикова, особенно наводчики орудий Н. Ф. Быстриков, В. Я. Грицкий, ефрейтор Н. С. Ерохин, И. Ф. Вахтеров и другие.

С 24 января бои за Новосокольники развернулись с особой силой. Бронепоезд № 701 отбивал налеты вражеских самолетов. При отражении воздушных атак храбро и умело вели себя бойцы из взвода ПВО бронепоезда под командованием младшего лейтенанта А. Е. Колодяжного. Слаженно действовали расчеты зенитных орудий, которыми командовали А. М. Крамарев и Н. Г. Логунов. Меткими залпами зенитчиков сержанта Е. Н. Черткова, С. В. Гудова, А. М. Антропова был сбит вражеский самолет. Пулеметчик Д. Н. Толмачев, несмотря на болезнь, не покинул боевую площадку и вел огонь по «юнкерсам».

«Площадка отважных» — так в одном из боевых листков назвали броневлощадку № 3 (командир — старший лейтенант А. В. Котенко) бронепоезда № 701. В артиллерийском расчете, которым командовал старший сержант Владимир Осокин, все бойцы — наводчик В. А. Панкратов, заряжающий А. П. Фирсов, замковой С. П. Савосин, подающий снаряды С. В. Фирсов — были отмечены медалью «За отвагу».

Артиллеристы броневлощадки № 2, которой командовал старший лейтенант В. М. Шевченко, — командир орудия старший сержант М. Ф. Вербило, наводчик ефрейтор С. Т. Козленко, заряжающий младший сержант А. Л. Думенко, замковой П. Л. Третьяк — несколькими снарядами уничтожили противотанковое орудие, два вражеских блиндажа. В наградном листе С. Т. Козленко отмечалось, что он «обеспечил быструю наводку, правильную установку прицела и меткость стрельбы».[26]

На следующий день оба бронепоезда вели огонь по вражеским укреплениям в районе Усадище. Гитлеровцы начали обстрел бронепоездов. Снаряды рвались рядом с линией, осколки стучали по броне. Машинисты бронепоезда № 701 сержанты В. М. Попов, А. Н. Криканов, маневрируя на перегоне, вывели боевой состав из-под обстрела без прямых попаданий.

В один из выездов бронепоезда старшему паровозному технику Б. Л. Амаглобели доложили о неисправности регулятора паровоза. Требовался ремонт в депо. Но Б. Л. Амаглобели сам повел бронепоезд в бой, дважды ремонтируя паровоз на боевых позициях.

Орудия бронепоездов наносили точные удары по

укреплениям врага, их огневым точкам в районе станции Новосокольники, деревень Мишково, Семенкино. В бою неоднократно выходила из строя связь. Командир взвода связи старший лейтенант В. Н. Кохманский, сержант Ф. Д. Губарев, младшие сержанты М. К. Табаков, А. А. Соловьев, П. М. Громов под огнем врага отважно устраняли повреждения.

Утром 29 января 1944 года бронепоезда 62-го дивизиона подошли к станции Новосокольники на 800 метров и повели беспрерывный огонь по врагу. В бой двинулись пехотинцы. Вместе с ними на улицах сражались бойцы бронепоезда № 653, закрепляя успех пехоты. Вскоре Новосокольники были очищены от гитлеровских захватчиков. Фашисты откатились за рубеж Изракино — Марьино — Крюково — Трапезниково — Поповка.

29 января 1944 года по московскому радио был передан приказ Верховного Главнокомандующего. В нем говорилось: «… Войска 2-го Прибалтийского фронта 29 января в результате внезапной атаки овладели крупным железнодорожным узлом Новосокольники — важным опорным пунктом обороны немцев. В боях отличились войска генерал-лейтенанта Юшкевича, генерал-майора Кроника, артиллеристы генерал-лейтенанта артиллерии Ничкова, полковника Аракушинского, подполковника Заливакина, подполковника Рогова, подполковника Кульчитского, танкисты майора Ерецкого, майора Мерзлова…».

29 января 1944 года в 22 часа Москва салютовала доблестным войскам 2-го Прибалтийского фронта 12 залпами из 124 орудий в честь взятия Новосокольников. 3 февраля 1944 года приказом Верховного Главнокомандующего 62-му особому дивизиону бронепоездов было присвоено почетное наименование «Новосокольнический». За мужество и стойкость 178-я Кулагинская стрелковая дивизия была награждена орденом Красного Знамени.

В числе награжденных были 45 бойцов и командиров 62-го дивизиона бронепоездов: командир дивизиона майор В. П. Мерзлов удостоен ордена Красного Знамени, старшие лейтенанты В. М. Шевченко, Н. Г. Зарудный, лейтенант М. Ф. Громыко, наводчик орудия сержант Н. Ф. Быстриков, старшие лейтенанты В. Н. Кохманский, Б. Л. Амаглобели и другие награждены орденами Красной Звезды.

Вскоре 62-й Новосокольнический дивизион бронепоездов был переброшен в Прибалтику.

На огненной дуге

Весной 1943 года на Курском выступе развернулась подготовка к отражению фашистского наступления. Своевременно раскрыв планы гитлеровского генерального штаба, Ставка Верховного Главнокомандования дала указание войскам Центрального, Воронежского и Степного фронтов готовиться к глубокоэшелонированной обороне. Были приняты меры по укреплению ПВО крупных железнодорожных узлов: Елец, Касторная, Курск, Воронеж, Мармыжи.

В составе Воронежско-Борисоглебского дивизионного района ПВО сражался экипаж зенитного бронепоезда № 55 имени Тельмана. Построенный в январе 1942 года руками воронежских железнодорожников, он отличился при отражении воздушных нападений врага под Купянском, в боях под Харьковом летом 1942 года, участвовал в Сталинградской битве. В летние месяцы 1943 года экипаж бронепоезда имени Тельмана участвовал в отражении многочисленных воздушных атак в районе станций Щигры, Черемисиново, оборонял мосты стратегического назначения на Курском железнодорожном узле, участвовал в обороне воздушного пространства над станцией Курск в момент налета 500 вражеских самолетов 2 июня 1943 года. За этот подвиг экипаж бронепоезда весной 1944 года был награжден орденом Красного Знамени.

27 апреля 1943 года на участок обороны 13-й армии Центрального фронта были переброшены бронепоезда № 663 «Железнодорожник Алтая» и № 704 «Лунинец» 49-го отдельного дивизиона.

Линия фронта проходила в шести километрах южнее Малоархангельска. Фашисты каждый день обстреливали участок пути до станции Возы, многократно подвергали бронепоезда воздушным атакам. В самых критических условиях сибиряки-бойцы бронепоездов находили выходы из экстремальных ситуаций.

На участке Верховье — Красная Заря энергичные боевые действия вели бронепоезда 54-го отдельного дивизиона под командованием подполковника П. И. Иванова.

— 11 мая 1943 года после выполнения задания бронепоезд № 1 прибыл на станцию Хомутово на участке Верховье — Елец, — рассказывает бывший начальник штаба 54-го ОДБП, подполковник в отставке, почетный железнодорожник П. И. Волковой. — Экипаж бронепоезда занялся техническим осмотром и ремонтом вооружения. Неожиданно раздалась команда

«Воздух!». Группа бомбардировщиков — около 20 машин различных типов — изменила направление, развернулась над станцией и атаковала бронепоезд. Я, находясь в рубке управления, отдал машинистам Н. Н. Морозову и И. П. Миронову команду «Вперед!». Бронепоезд, набирая скорость, вышел на перегон. В эти минуты расчетам зенитчиков было нелегко: самолетов противника было слишком много. Станция оглушалась взрывами бомб, пролетали с визгом осколки, куски рельсов…

Командир орудия сержант М. С. Анашкин, работая за наводчика, подбил бомбардировщик «Ю-88», пикировавший на бронепоезд. Под руководством лейтенантов Е. И. Кирсанова и Б. А. Нейштадта бойцы бронепоезда расцепляли горевшие вагоны, тушили пожары, спасали боеприпасы, так необходимые на переднем крае артиллеристам. Многие из бойцов были ранены, на них горела одежда. Но они ликвидировали последствия бомбежки…

В мае 1943 года для усиления обороны 60-й армии Центрального фронта прибыли бронированные машины 58-го отдельного дивизиона бронепоездов. Полковник в отставке З. Г. Алибеков вспоминает, как в дни Курской битвы они базировались на участке Льгов — Коренево, на станции Колонтаевка. Когда над местом их дислокации появлялись вражеские самолеты, зенитчики быстро открывали огонь, не давая возможности атаковать бронепоезда.

В начале мая 1943 года в составе 7-й гвардейской армии генерала М. С. Шумилова в районе Волчанска, восточнее Белгорода, сосредоточивались бронепоезда 26, 34 и 38-го отдельных дивизионов.

Бронепоезда 26-го дивизиона № 683 «Александр Невский» и № 707 «Александр Суворов» были построены рабочими паровозного депо Пермь 11 в декабре 1941 года. Многие уральские железнодорожники влились в состав их боевых экипажей. Весной 1942 года в Москве бронепоезда были существенно модернизированы.

Затем по приказу начальника отдела бронепоездов Главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-майора П. Г. Чернова 26-й дивизион, которым командовал майор М. Ф. Рыжанов, был направлен для поддержки защитников Сталинграда. Но по дороге в Поворино после жестокой вражеской бомбежки оказались поврежденными пути. Бронепоезда «Александр Невский» и «Александр Суворов» срочно передали в Подчинение 6-й армии Воронежского фронта и направили на участок Искорец — Аношкино.

Рядом с бойцами 309-й стрелковой дивизии полковника А. Н.

Афанасьева экипажи этих бронепоездов отражали атаки фашистов, стремившихся захватить плацдарм южнее Лисок на левом берегу Дона. В ходе Острогожско-Россошанской наступательной операции 26-й дивизион участвовал в освобождении крупнейшего железнодорожного узла Лиски. А 3 января 1943 года бронепоезда уже вели бой на южной окраине Воронежа. Их командиры капитаны В. К. Адащик и Д. И. Кудряшов корректировали огонь артиллеристов своих бронеплощадок с наблюдательных пунктов. Фашисты несли большие потери. Но наша пехота не могла развить успех. Мешали бездорожье и глубокий снег, затруднявшие продвижение пехотинцев. Тогда в бой был брошен десант с бронепоездов под руководством старшего сержанта Петрова. В стремительной атаке было захвачено до 60 пленных фашистов, зенитные орудия, их впоследствии установили на обоих бронепоездах дивизиона.

2 марта 1943 года бронепоезда № 683 и 707 отражали налет 105 вражеских самолетов на станцию Валуйки. В результате бомбардировки был поврежден паровоз Ов-6747 бронепоезда «Александр Невский».

После ремонта в вагонном депо Москва-Ярославская с полной заменой вооружения 26-й бронедивизион вновь возвратился на южный участок советско-германского фронта под Волчанск.

38-й отдельный дивизион бронепоездов под командованием майора М. И. Миронова 13 мая 1943 года прибыл на станцию Белый Колодезь. Личный состав дивизиона после потери в 1942 году бронепоездов в районе Черемисиново был выведен в Москву. В Горьковской области осенью 1942 года за короткий срок были построены новые крепости на колесах — № 754 «Имени газеты «Правда» и № 730 «Имени газеты «Красная Звезда». Средства на их вооружение собрали журналисты газет. А сами машины были вручены личному составу 38-го ОДБП. Бронепоезд «Имени газеты «Правда» выбрал себе удобные позиции на станции Великий Бурлук, а бронепоезд «Имени газеты «Красная Звезда» — на участке Шиповатое — Моначиновка, неподалеку от Купянска.

Рассказывает бывший командир бронеплощадки 754-го бронепоезда старший лейтенант В. Я. Куплевахский:

— Каждую ночь поочередно бронепоезда совершали огневые налеты на различные цели в городе Волчанске, большая часть которого находилась в руках гитлеровцев. Немецко-фашистскому командованию мы причиняли весьма ощутимое беспокойство, и потому оно решило с нами расправиться. Началась ночная охота за бронепоездами. 18 мая один «свободный охотник», обнаружив нас по искрам из трубы паровоза, сбросил несколько бомб. Но не попал. Тогда он на бреющем полете вдоль железнодорожного

пути прошелся над бронепоездом, сброшенной бомбой пробил тендер паровоза. Вода стала вытекать, топку загасили, бронепоезд потерял подвижность. Но вражеский самолет был уничтожен.

А в восемь часов утра уже семь самолетов гитлеровцев двумя группами атаковали неподвижный бронепоезд. Одна из бомб угодила в зенитную бронеплощадку, погибло 18 бойцов и командиров. Среди них командир зенитного взвода лейтенант Ю. Н. Нестеренко. Все они погребены в братской могиле в лесной посадке у станционных путей.

А что было с 34-м дивизионом? В те дни, в марте 1943 года, его бронепоезда отстали от наступавших войск фронта. Мост через реку Дон около железнодорожного узла Лиски оказался взорванным. Бронепоезда 34-го дивизиона участвовали в отражении массированных налетов авиации противника на этот важный железнодорожный узел и восстанавливавшийся мост. Когда мост был отремонтирован, дивизион получил приказ прибыть в район города Волчанска и войти в состав 7-й гвардейской армии.

К новому месту дислокации бронепоезда следовали поэшелонно: № 712 «Красноуфимский железнодорожник» под командованием старшего лейтенанта Ф. Т. Бондаря шел первым, за ним двигался бронепоезд № 667 «Смерть фашизму!» во главе со старшим лейтенантом А. Д. Крайновым.

Боевая обстановка на фронте была сложной. 15 марта наши войска вынуждены были оставить Харьков, освобожденный ими всего месяц назад, и отойти за Северский Донец. На этом рубеже они и вели оборонительные бои с противником.

Бронепоезда. 34-го дивизиона несколько дней находились в боевой готовности на станциях Купянск и Купянск-Узловой, участвовали в отражении налетов фашистской авиации. Часть команды «Красноуфимского железнодорожника» во главе с лейтенантом И. С. Соколовым в течение трех дней выполняла инженерные работы в районе железнодорожного моста через реку Оскол. Были также вырыты и оборудованы пулеметные гнезда и ходы сообщения для обороны моста.

Но в первых числах апреля бронепоезда и база дивизиона, выполняя приказ, двинулись к Волчанску. Вражеская авиация постоянно бомбила этот участок железной дороги, поэтому все зенитные средства всегда находились в полной боевой готовности. Эшелоны и поезда, не имевшие зенитного обеспечения, двигались только в ночное время.

Поздним вечером «Красноуфимский железнодорожник» прошел станцию Белый Колодезь, где до него уже побывал 38-й ОДБП. На разъезде Гарбузовка, последним перед Волчанском, он

сделал остановку, чтобы получить разрешение двигаться дальше. Дежурный по разъезду сообщил командиру бронепоезда, что станция Волчанск обстреливается противником, и поэтому поезда не принимает. Передний край обороны проходит в пяти-шести километрах от Волчанска по Северскому Донцу.

Пришлось экипажу вернуться на станцию Белый Колодезь. Не доезжая до станции, остановились на ночь у выходного семафора в сторону Волчанска. Основная часть команды отдыхала. Не спали дежурные зенитчики и боевое охранение.

На рассвете четыре немецких самолета обстреляли бронепоезд из пушек и пулеметов, но, попав под огонь зенитчиков, на повторный заход не решились и улетели. В это раннее апрельское утро пришлось поработать и зенитчикам бронепоезда «Смерть фашизму!», который провел ночь на станции Приколотное. Он был обстрелян внезапно появившимся самолетом, шедшим на бреющем полете. Огонь его пушек и пулеметов прошелся по броне, но ущерба не причинил. Зато стервятник густо задымил, получив в хвост «подарок» от зенитчиков.

Утром командир 34-го ОДБП майор М. Я. Власюк с начальником штаба старшим лейтенантом К. В. Рудницким на бронемашине, снятой с платформы бронепоезда, выехали в штаб 7-й гвардейской армии, находившейся в городе Шебекино. Они доложили о прибытии дивизиона на боевой участок и получили приказ поддерживать огнем действия 15-й гвардейской стрелковой дивизии на участке Огурцово — Рубежное — Старица, отражать попытки противника форсировать Северский Донец. Кроме того, на участке железной дороги Великий Бурлук — Волчанск надо было зенитными средствами вести борьбу с самолетами противника, чтобы обеспечить безопасную разгрузку и свободное продвижение воинских эшелонов без задержки.

В этот же день после детального ознакомления с участком железной дороги командир дивизиона определил задачи по ведению боевых действий, указал предположительные районы выжидательных, исходных и огневых позиций, которые предстояло разведать. Местом стоянки бронепоезда «Смерть фашизму!» была выбрана глубокая выемка за разъездом Разоренное.

Пошли и на военную хитрость. Решили срочно сделать за Веровским дополнительное ответвление от основного железнодорожного пути в лесопосадку — для стоянки бронепоезда № 712. Команда во главе с лейтенантом К. Десятниченко приступила к выполнению задания. Через два дня работы были закончены, и бронепоезд въехал в лесопосадку,

маскировавшую его от самолетов противника.

— На второй день пребывания на разъезде Разоренное «Красноуфимский железнодорожник» был обстрелян из пушек самолетом противника, шедшим низко над землей, — рассказывают ветераны 34-го ОДБП И. С. Ходос и М. А. Цветков. — Самолет, сделав небольшой круг над бронепоездом, пошел на второй заход. Нападение было столь внезапным, что зенитчики с некоторым опозданием открыли огонь. И все же после нескольких выстрелов фашистский стервятник вдруг резко изменил направление полета и круто пошел вниз, в сторону переднего края. Работавшие на разъезде железнодорожники рассказали нам, что этот самолет каждое утро пролетал вдоль железной дороги от Белгорода в сторону Купянска и обстреливал все, что попадалось на его пути. Особенно охотился за паровозами. Но после этой встречи с зенитками бронепоезда полеты прекратились.

Капитан И. С. Ходос, начальник боепитания 34-го отдельного дивизиона бронепоездов.

В ночь с 20 на 21 мая два взвода 15-й гвардейской стрелковой

дивизии проводили разведку для определения системы обороны, наличия сил и огневых средств противника в селе Огурцово, а также с целью захвата «языка». Дивизион получил приказ поддержать действия разведотрядов. Каждому бронепоезду разрешалось использовать по 100 осколочно-фугасных снарядов. В 23 часа бронепоезда заняли огневые позиции и по команде начальника штаба дивизиона старшего лейтенанта К. В. Рудницкого, находившегося на командном пункте 15-й гвардейской стрелковой дивизии, обрушили огонь на указанные участки переднего края обороны противника. Действия разведотрядов развивались успешно; задачи, поставленные перед ними, были выполнены.

Противник неоднократно предпринимал попытки уничтожить бронепоезда. Однажды ночью после огневого налета «Красноуфимский железнодорожник» отошел на место стоянки в укрытый лесопосадками тупик. Проходя станцию Белый Колодезь, мы услышали гул самолета. Все зенитные средства были приведены в боевую готовность. На лунном небе четко вырисовывался силуэт самолета, летевшего, к нашему удивлению, с сигнальными огнями. Впервые за два года участия в боях мы увидели самолет с сигнальными огнями и решили, что это наши летчики возвращаются с боевого задания. Подали команду «Отбой!». И вдруг послышались очереди крупнокалиберного пулемета с крайней зенитной бронеплощадки, рев самолета, пронесшегося над бронепоездом, свист и взрывы бомб. Фашист хотел обмануть нас и обрушить удар на бронепоезд. Но огонь крупнокалиберного зенитного пулемета старшего сержанта И. А. Сарсатских заставил воздушного пирата отклониться в сторону, бомбы легли вдоль железной дороги. Осколки застучали по броне, посыпались комья земли, поднятые взрывом. На следующий день мы обнаружили шесть воронок от бомб.

Вскоре «Красноуфимскому железнодорожнику» пришлось выдержать тяжелейшее испытание. Утром 29 мая послышался гул моторов. Прозвучала команда «Воздух!». Бойцы заняли свои боевые места. Приближались две группы самолетов. В одной из них насчитали 22, в другой — 16 машин. Они шли параллельно линии железной дороги и вскоре скрылись за горизонтом. На бронепоезде подали команду «Отбой!». Разошлись завтракать. И вдруг самолеты появились над выемкой и начали пикировать на бронепоезд. Встречный огонь повели все орудия, зенитки, крупнокалиберные пулеметы, трофейная счетверенная установка 20-миллиметровых пушек. Из верхних люков бронеплощадок вели огонь пулеметы, извлеченные из бортовых шаровых установок и поставленные на сошки.

Взрывной волной первой разорвавшейся бомбы одна из бронеплощадок была сброшена с рельсов. Бронепоезд окутало черное облако дыма и пыли. Немецкие летчики, ощутив плотность зенитного огня, низко пикировать боялись. Бомбы рвались в стороне от состава. Конечно, одной из причин неудачного бомбометания немецких летчиков было то, что в этом месте, в выемке, железная дорога делает крутой поворот. Но все-таки решающую роль в том, что «Красноуфимский железнодорожник» уцелел, потеряв только одну бронеплощадку, и в дальнейшем продолжал вести боевые действия, сыграло мужество экипажа, всех его солдат, сержантов и офицеров, отражающих удар 38 самолетов врага. Налет их длился почти 30 минут. Зенитным огнем бронепоезда один самолет был сбит, другой поврежден и, дымя, ушел в сторону.

В этом трудном бою мы потеряли пять боевых товарищей. Погибли старший машинист бронепоезда М. А. Кулиш, помощник машиниста сержант П. А. Романов, командир пулеметного отделения сержант В. Ф. Важенцев, пулеметчики младший сержант П. Ф. Жуков и рядовой Ф. Т. Масленков. Их похоронили с воинскими почестями вблизи выемки, где они приняли свой последний бой.

Ранено было 16 человек. Им оказали первую медицинскую помощь и на машине отправили в госпиталь. В госпитале умерли сержанты В. П. Васин, Н. А. Васильев, А. Г. Лыткин, рядовые Е. М. Жуков, И. Т. Ключкин, В. Г. Козлов, И. Ф. Купершмидт.

С наступлением темноты разбитая бронеплощадка была поставлена на рельсы, путь восстановлен. После боя «Красноуфимского железнодорожника» с самолетами противника оба бронепоезда 34-го дивизиона продолжали вести активные боевые действия.

Мы, воевавшие на бронепоездах, были в тесном контакте с железнодорожниками. Успех действий во многом зависел от них. Под бомбежками и артобстрелами они обеспечивали движение поездов, содержали в исправном состоянии пути и железнодорожное хозяйство. А какого огромного труда стоило им восстановление всего разрушенного в ходе боевых действий.

В середине июня бронепоезд «Смерть фашизму!», произведя заправку водой и боеприпасами на станции Белый Колодезь, возвращался на место своей стоянки в районе Веровского разъезда и на стрелке сошел с рельсов. Это произошло днем, на открытом месте. Необходимо было принимать срочные меры, так как движение по. главному пути оказалось перекрытым.

Своими силами поставить бронепоезд на рельсы мы не могли. Командованию дивизиона пришлось обратиться к купянским

железнодорожникам с просьбой прислать аварийно-восстановительную бригаду. Надо отдать должное оперативности железнодорожников. Восстановительная летучка подъехала быстро. Возглавлял ее железнодорожник, на груди которого был орден Трудового Красного Знамени. К сожалению, мы не знаем его фамилии.

С помощью мощных гидравлических домкратов ремонтники поставили наш бронепоезд на рельсы. Во время восстановительных работ нам неоднократно приходилось по команде «Воздух!» занимать места у пушек и пулеметов, так как над нами несколько раз пролетали немецкие самолеты. По этой команде восстановительная бригада укрывалась в лесопосадке, а после отбоя снова бралась за работу. Когда бронепоезд въехал на свой тупиковый путь в лесопосадке, капитан А. Д. Крайнев от имени личного состава горячо поблагодарил ремонтников.

1 июля 1943 года в штаб дивизии прибыл заместитель командующего 7-й гвардейской армией генерал-лейтенант В. С. Петров и поставил задачу бронепоездам: оказывать разнообразную действенную помощь частям армии в отражении наступательных действий противника, попыток прорыва переднего края нашей обороны.

Жизнь экипажей бронепоездов была полна героических будней.

1 и 2 июля немецкая авиация нанесла бомбовые удары по бронепоездам, находившимся на Веровском разъезде и станции Белый Колодезь. Благодаря четким действиям зенитчиков и умелому маневрированию бронепоезда не пострадали.

Отражая налет вражеских самолетов на бронепоезд «Красноуфимский железнодорожник», пулеметчик первой бронеплощадки младший сержант Ерохин вел огонь из верхнего люка. Взрывной волной разорвавшейся неподалеку бомбы он был оглушен и вместе с оружием свалился в пулеметное отделение. Короткая очередь фашистского самолета в открытый люк пробила несколько снарядных гильз. Из них высыпался порох, загорелись деревянные детали стеллажа, на котором было уложено 96 снарядов. Это угрожало взрывом бронеплощадки, гибелью людей. Командир бронепоезда Ф. Т. Бондарь приказал личному составу покинуть бронеплощадку. Узнав о случившемся, заряжающий ефрейтор К. Сулейманов, который был в башне у орудия, кинулся в пулеметное отделение, где горел стеллаж. Вместе с младшим сержантом Ерохиным они открыли тяжелый наклонный бортовой люк и через него выбросили снаряды. Смелость и исключительная выдержка этих солдат предотвратили взрыв бронеплощадки, спасли жизнь членов экипажа.

В ночь на 4 июля в дивизион вновь прибыл генерал-лейтенант В. С. Петров и еще раз уточнил порядок ведения боевых действий бронепоездов в случае прорыва противником переднего края обороны наших войск. Предусматривался выход бронепоездов к станции Шебекино через реку Северский Донец по временному деревянному мосту. Это было сопряжено с большим риском для бронепоездов.

Но дальнейшее развитие боевых действий не потребовало выхода бронепоездов в сторону Шебекино. 5 июля 34-й и 38-й дивизионы участвовали в общем артиллерийском ударе по захватчикам, который начал Курскую битву.

За мужество и героизм, проявленные в боях, большая группа воинов 34-го ОДБП получила ордена и медали. Среди награжденных командир дивизиона майор М. Я. Власюк, заместитель командира дивизиона по политчасти майор В. П. Аникьев, начальник штаба капитан К. В. Рудницкий, командиры бронеплощадок старшие лейтенанты Л. Ф. Новоселов и М. А. Цветков, лейтенант медицинской службы Д. С. Дроботов, командир взвода управления лейтенант В. Сергеев, командир отделения связи старший сержант Э. Шульман, машинист бронепаровоза старшина Ф. Приступа и другие.

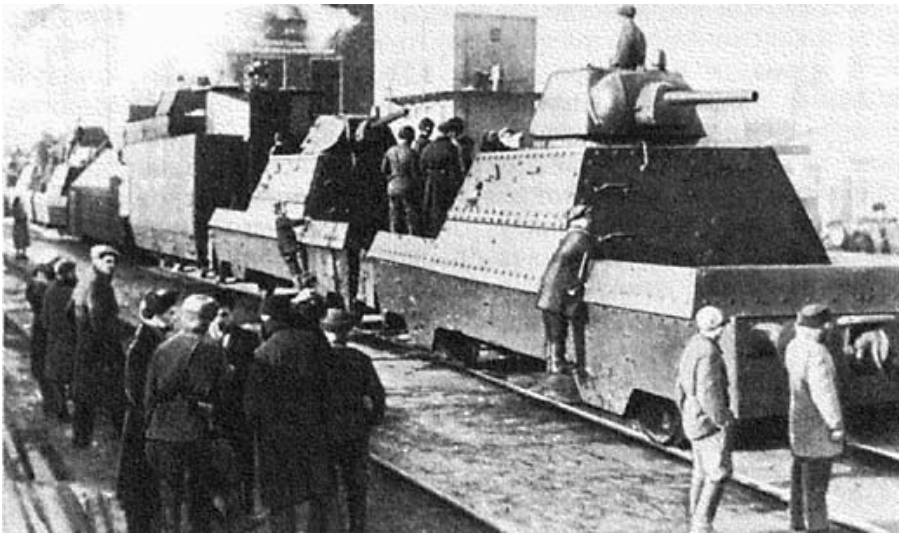
Боевыми орденами были отмечены заслуги командира бронепоезда № 712 «Красноуфимский железнодорожник» капитана Ф. Т. Бондаря, командиров бронеплощадок старшего лейтенанта И. С. Соколова, И. И. Кондратко, П. П. Радомского, командира зенитного взвода старшего лейтенанта Н. А. Коломийца, командира орудия сержанта А. Н. Козачинского, орудийного номера ефрейтора К. Сулейманова.

На южном фланге Курской дуги в составе 6-й гвардейской армии на боевом патрулировании находились бронепоезда 60-го отдельного дивизиона. В конце февраля 60-й ОДБП был отозван в Москву на переформирование. Через несколько дней командир дивизиона майор В. Б. Панич вызвал командира бронепоезда № 746 капитана Б. П. Есина и приказал ему подготовиться к получению усовершенствованного бронепоезда.

— День 21 марта 1943 года я помню отчетливо, — рассказывает бывший комиссар бронепоезда В. К. Паничкин. — Ранним утром нам разрешили ознакомиться с бронепоездом. Мы с восхищением осматривали командирскую рубку с разнообразными средствами связи и управления, надежно защищенные боевые бронеплощадки, 76-миллиметровые орудия с круговым обстрелом, вмонтированные в танковые башни. 58 метрополитеновцев Москвы влились в экипаж бронепоезда.

Газета «Вечерняя Москва» 22 марта 1943 года сообщала:

«Послышался паровозный гудок. Из-за поворота показался состав, закованный в броню, он подкатил к площадке, где собрались сотни москвичей. На бронепоезде надпись: «Московский метрополитен»…



Бронепоезд «Московский метрополитен» перед отправкой на фронт. Март 1943 года.

Проводить бронепоезд на фронт собрались все свободные от дежурства. На митинге выступил начальник Московского метрополитена И. С. Новиков. Он огласил телеграмму Верховного Главнокомандующего: «Прошу передать работникам Московского метрополитена, собравшим 706 тысяч рублей на строительство бронепоезда, мой братский привет и благодарность Красной Армии…».

Через несколько дней экипаж бронепоезда «Московский метрополитен» получил назначение на Воронежский фронт.

Командный состав бронепоезда «Московский метрополитен». Слева направо: первый ряд — В. К. Паничкин, Б. П. Есин (командир бронепоезда), Ф. В. Баглаев, Я. В. Курочкин; второй ряд — А. С. Трухин, Б. Л. Перлин, Городчуков, Д. Ф. Кириллов.

3 июня 1943 года 60-й дивизион вышел на исходные позиции в районе станций Сажное и Беленихино Южной железной дороги, в 30 километрах севернее Белгорода.

В целях сохранения секретности бронепоездам дивизиона запретили выходить на станцию Ржава для заправки водой и углем. На топливо пошли деревянные постройки хозяйственного двора МТС, расположенного на окраине поселка Сажное. А воду в тендер заливали из небольшой речушки Липовый Донец. Бронепоезд ставили в укрытие, ближе к воде. Вся команда по «цепочке» подавала ведра с водой наверх, в тендер.

За таким занятием и застал бойцов командующий 6-й гвардейской армией генерал-лейтенант И. М. Чистяков. Он был удивлен необычным способом заправки бронепоезда. Спросил, нельзя ли облегчить труд солдат. Кто-то предложил приспособить для этой цели пожарный насос. Вскоре экипаж получил обещанный насос. А к нему… в большом количестве была приложена махорка. Это был настоящий праздник для бойцов.

6 июля 1943 года в районе Понырей бронепоезда 49-го дивизиона вступили в бой, поддерживая полки 81-й и 307-й стрелковых дивизий. При самоотверженной поддержке бронепоездов 49-го ОДБП — «Лунинца» и «Железнодорожника Алтая» — армейским соединениям удалось остановить отчаянное наступление врага. Гитлеровское командование разработало специальную операцию уничтожения бронепоездов, в которой главная роль отводилась авиации. Когда «Лунинец» и

«Железнодорожник Алтая» вышли на выбранные позиции для очередного огневого удара по врагу, над бронепоездами появились 36 самолетов противника. Им удалось разбить пути, лишив бронепоезд «Железнодорожник Алтая» возможности отхода. Но экипажи стальных крепостей вели огонь из всех зенитных средств. Фашисты потеряли несколько лучших своих пилотов.

Всю ночь трудились экипажи бронепоездов и железнодорожники-путейцы. Они поднимали бронеплощадки, сращивали и укладывали рельсы на полотно. Утром 49-й ОДБП вновь вышел на боевое задание.

В документах Центрального архива Министерства обороны СССР: указано, что 9 июля 1943 года бронепоезд № 704 «Лунинец» открыл огонь по врагу. На юго-западной окраине поселка Поныри, в районе вокзала, он отразил десятки атак фашистов. Вместе с воинами 4-й гвардейской воздушно-десантной дивизии экипаж бронепоезда выполнил приказ командующего Центрального фронта генерала армии К. К. Рокоссовского: «Понырей не сдавать!».

Старший лейтенант Б. В. Шелохов, командир бронепоезда № 704 49-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Сутки экипаж бронепоезда не выходил из боя. Командующий бронетанковыми войсками 13-й армии генерал М. А. Королев через командира бронепоезда капитана Б. В. Шелохова объявил благодарность всему личному составу. В ходе боев в районе Понырей бойцы 49-го дивизиона уничтожили более 800 фашистских солдат и офицеров.

Боевая судьба бронепоезда «Московский метрополитен» более трагична. 6 июля фашистские танки двинулись на север по дороге на Обоянь. «Московский метрополитен» получил задачу: не дать немецким моторизованным частям перерезать железную дорогу Курск — Белгород. Положение было очень сложным: боеприпасы оказались на исходе. Решили пробиваться на станцию Беленихино, где находилась полевая база дивизиона. Но сделать этого бойцы бронепоезда не смогли. Фашистские танки уже вплотную подобрались к железной дороге.

Бронепоезд атаковали более двух десятков вражеских самолетов. На бреющем полете они расстреливали состав из крупнокалиберных пулеметов, сбрасывали бомбы. Самоотверженно сражался экипаж. Командиры бронеплощадок Б. Л. Перлин, Я. В. Курочкин, Д. Ф. Кириллов, Ф. В. Баглаев в ходе боя умело руководили действиями своих подчиненных. «Неприступные» фашистские машины горели. Бойцы зенитной батареи под командованием младшего лейтенанта А. С. Трухина отражали атаки фашистских воздушных стервятников. Командир орудия сержант Е. Д. Завада, рядовой С. Никитин, командир зенитного орудия В. С. Онча были ранены, но продолжали сражаться.

Командир орудия третьей бронеплощадки старший сержант И. В. Соколов, раненный в кисть левой руки, заменил наводчика и подбил два тяжелых танка противника.

— По переговорному устройству прозвучало: «Слева танки!» — рассказывал командир орудия И. В. Соколов. Расстояние до противника было два с половиной километра. «По фашистским танкам — огонь!» — раздался приказ командира бронепоезда Б. П. Есина. Я занял место наводчика. В перекрестье прицела — тяжелый танк. Первый снаряд не достиг цели. Вторым удалось перебить гусеницу, и танк, развернувшись, встал боком. Третий, подкалиберный, снаряд угодил ему точно в бок. Черный дым повалил из всех щелей.

В небе появились «юнкерсы». Они, развернувшись, начали пикировать на бронепоезд, сбрасывать бомбы и обстреливать нас из пушек. Бомбы рвались справа и слева, рядом с бронепоездом, но прямых попаданий не было. Не успела скрыться за горизонтом одна группа бомбардировщиков, как налетела вторая. Взрывом бомбы был поврежден паровоз: сорвало бронелисты, в нескольких местах пробило котел. Из отверстий вырывались клубы пара, вытекала вода. Стрельба из-за плохой видимости была затруднена, но, несмотря на это, все расчеты продолжали вести бой.

По бронепоезду стреляли танки, артиллерия и минометы. В

боекомплекте бронеплощадки оставалось всего несколько снарядов, когда раздался сильный скрежет. В бронеплощадку попал снаряд. Осколком перебило огнетушитель, искорежило пулемет. Я был ранен в кисть левой руки, но не прекращал вести огонь по фашистам. Один снаряд разорвался на открытой части бронеплощадки. Заклинило башню. Невозможно стало стрелять по движущимся целям. Теперь били только по целям, которые появлялись в секторе обстрела. В глубине лощины, в мелком кустарнике, я обнаружил замаскированные минометы врага, которые вели интенсивный огонь по позициям наших войск. Несколькими выстрелами мы уничтожили их. И снова сильный взрыв потряс бронеплощадку. Все вооружение вышло из строя. По приказу командира бронепоезда капитана Б. П. Есина мы покинули изувеченную бронеплощадку.

Как вспоминал один из очевидцев этого боя писатель В. М. Зоткин, орудия одно за другим вышли из строя. Все меньше оставалось бойцов в экипаже поезда. Они не могли покинуть бронеплощадки: за их пределами от рвущихся бомб живому не было места. Вскоре, на колее остались груды растерзанного металла, в середине которых дымили остатки паровоза.

В канун 40-летия Курской битвы на вокзалах станций Сажное и Беленихино были установлены мемориальные доски в честь подвига бронепоездов 60-го отдельного дивизиона. На одной из них надпись: «Бронепоезд «Московский метрополитен» под командованием капитана Б. П. Есина и замполита капитана В. К. Паничкина 5–7 июля 1943 года в районе станции Сажное вел тяжелые бои с танками и самолетами немецко-фашистских захватчиков… Вечная слава героям Курской битвы!»

В жестоких боях в августе 1943 года станция Залегощь стала последним рубежом 54-го дивизиона перед Орлом. Фашисты уничтожили все железнодорожные пути, превратив местность в зону сплошных разрушений. Но воины 54-го ОДБП беспрерывно крушили передний край обороны гитлеровцев, накрывали огнем резервы и склады, способствуя успешному продвижению стрелковых батальонов в районе Орла в глубь территории, занятой врагом. 5 августа 1943 года войска Центрального фронта водрузили знамя над освобожденным Орлом.

После разгрома гитлеровских армий на Курской дуге боевой путь бронепоездов лежал на Украину. «Лунинец» и «Железнодорожник Алтая» участвовали в освобождении Бахмача, Киева, Фастова, Житомира. 13 февраля 1944 года 49-й дивизион бронепоездов под руководством капитана Д. М. Шевченко приказом Верховного Главнокомандующего был удостоен почетного наименования «Шепетовский». В боях за Шепетовку

экипажи бронепоездов произвели 56 огневых налетов, отразили 15 вражеских атак. Бронепоезда участвовали в освобождении Ченстохова, Петркува, Радома. Боевой путь дивизион закончил в Нижней Силезии, в городе Оппельне.

Это было в Ковеле

В Ковеле, крупном транспортном узле Волынской области на Украине, наши войска завязали бои на подступах к городу, но с ходу овладеть им весной 1944 года не смогли. Готовилось новое наступление, подтягивались резервы. Сюда из-под Жлобина передислоцировался 31-й дивизион майора В. М. Морозова. Потекла обычная жизнь в полосе ожидания и подготовки к наступлению. Устанавливали наблюдательные пункты, выискивая вражеские огневые точки, в ходе огневых налетов подавляли их.

Однажды утром разведчики засекли новую фашистскую артиллерийскую батарею. Но она почему-то быстро прекратила стрельбу. Это насторожило командование дивизиона. Тогда старший лейтенант М. М. Кравченя нашел высокое дерево и, устроив на нем наблюдательный пункт, решил проследить. До ее предполагаемого размещения было километров пять. Мешали густые кроны деревьев. Связались с воздушной разведкой и получили ответ, что в указанном месте ничего не обнаружено.

А на следующее утро вновь звучали выстрелы, в течение трех минут. М. М. Кравченя стремглав бросился к своему наблюдательному пункту и опять ничего не увидел. Но старшего лейтенанта вдруг осенила мысль. В том районе проходит железная дорога, и, как Кравчене показалось, он заметил следы уходящего в небо дыма. Неужели бронепоезд?

Своими предположениями М. М. Кравченя поделился с командиром дивизиона В. М. Морозовым. Рассчитывая на педантичность немцев, он приказал Кравчене завтра к девяти часам утра уже быть на своем наблюдательном пункте. Внимательно посмотрели карту. Действительно, железная дорога прочерчивала означенное место.

На следующее утро батарея-невидимка заработала. Тех трех минут, что она посылала снаряды в нашу сторону, было достаточно, чтобы удостовериться: это действует бронепоезд.

Майор Морозов обратил внимание командира на сложность задачи по уничтожению фашистского бронепоезда.

— На первый взгляд, — объяснял он, — задача слишком простая, навалиться бронепоездами «Муромцем» и «Мининым». Но если вдуматься, судьбу боя будут решать секунды. Быстрота, точность, автоматизм при стрельбе — вот что необходимо для успеха.

Командир 31-го отдельного особого Горьковского дивизиона бронепоездов майор В. М. Морозов принимает Красное знамя 15 июля 1944 года на станции Голобы (район Ковеля).

Штаб бронедивизиона разработал план операции. Артиллеристы одновременно должны были вывести из строя железнодорожное полотно, отрезать вражескому бронепоезду путь отхода. Для этого «Илья Муромец» найдет незаметную стоянку поближе к батарее-невидимке. Чтобы не спугнуть противника, решили начинать действия без пристрелки.

Утро 4 июня выдалось пасмурным, изредка накрапывал мелкий дождь. М. М. Кравченя и его помощники пришли на наблюдательный пункт задолго до начала намеченного времени. Но их ждало непредвиденное обстоятельство. Дерево, с которого велось наблюдение, валялось на земле сломанным. Что это? Залетел случайный снаряд или немцы пронюхали о готовящемся ударе? Неужели все приготовления пойдут насмарку? Загадка казалась неразрешимой. Выбрали другое дерево, установили связь и сообщили в штаб бронедивизиона. Решили операцию не отменять, ждать девяти утра.

Подошло время. Машинист А. В. Солдатов вывел «Илью Муромца» на позицию. Артиллеристы, ожидая сигнала, приготовились к стрельбе.

Старшего лейтенанта М. М. Кравченю мучили сомнения. Стрелки часов неумолимо передвигались по циферблату. Вот уже без двух минут девять, а ожидаемой цели все нет. Появится или не появится? И вдруг его взгляд различил чуть заметные полосы дыма, а уж потом он увидел ощетинившиеся в нашу сторону дула орудий и передал в командирскую рубку:

— Цель на месте! Начинайте!

Из рубки «Ильи Муромца» последовало:

— По цели! Десять снарядов на орудие! Реактивные установки по два залпа! Бронепоездам! Огонь!

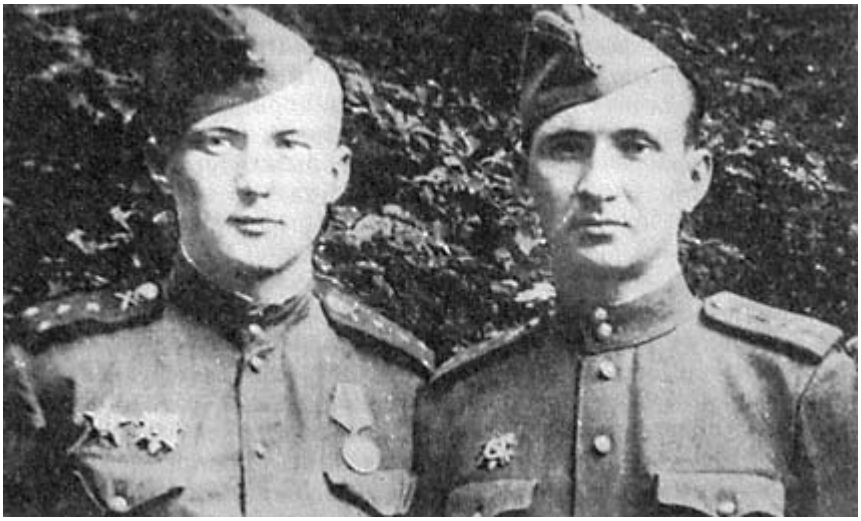
Выстрелы с обеих сторон раздались почти одновременно. Артиллеристы «Ильи Муромца» проявили сверхмастерство. Таинственный противник был накрыт с первого же залпа. Батарея-невидимка успела повернуть дула орудий в сторону «Ильи Муромца» и произвести ответный выстрел. Но снаряды легли мимо цели. «Катюши» завершили разгром вражеского бронепоезда. Вскоре все было кончено. Над бронепоездом висели клубы пара. Видимо, снаряд попал в котел паровоза.

Когда 6 июля 1944 года Ковель был освобожден от гитлеровцев, бойцы 31-го дивизиона побывали у разбитого бронепоезда. Фашисты так и не удосужились убрать останки искореженной машины. Узнали бойцы, что вражеский бронепоезд носил имя Адольфа Гитлера.

И было так не только в Ковеле…

На вооружении немецко-фашистской армии тоже находились бронепоезда. Это были трофейные советские бронированные составы, захваченные как в первые дни войны, так и восстановленные в паровозных депо прифронтовой полосы.

Например, в октябре 1941 года западнее Брянска гитлеровцы захватили советский бронепоезд, поврежденный при интенсивном воздушном налете. После восстановления он действовал на участке Орел — Поныри. Об этом свидетельствуют донесения сотрудников Управления НКВД по Курской области: «1 ноября в 14.00 бронепоезд противника занял ст. Змиевку, на которой высадил 150 человек пехоты. В 19.30 на станции Глазуновка высажено 30 автоматчиков, и восстановлен железнодорожный путь. Бронепоезд продвигается к Курску и ведет три платформы, на которых погружены два тяжелых танка и несколько бронемашин…



Г. Е. Шагун, командир взвода реактивных установок бронепоезда «Илья Муромец» (слева) и Н. М. Гаврилов, заместитель командира бронепоезда «Козьма Минин» (справа).

Ночью 2 ноября бронепоезд противника находился в шести километрах от ст. Поныри. Впереди бронепоезда по полотну железной дороги движется дозор: 1 танк и 25 кавалеристов».[27]

В 1942–1944 годах вражеские бронепоезда часто вели боевые действия против партизан. По свидетельству начальника Центрального штаба партизанского движения генерал-лейтенанта П. К. Пономаренко, советскими партизанами было взорвано 116 немецких бронепоездов, из них более половины на Брянщине, Смоленщине, в Белоруссии.

О поединках с немецкими бронепоездами рассказывали многие фронтовики.

«Вражеский бронепоезд ежедневно подходил к линии фронта и обстреливал позиции наших дивизий и Фастовский железнодорожный узел. Артиллерийские налеты мешали восстановительным работам, которые вели железнодорожники 14-й железнодорожной бригады. Начальник штаба бригады майор В. Г. Измайлов, командир минно-подрывного взвода старший техник-лейтенант Ф. М. Мясников решили установить на пути бронепоезда мину-ловушку, — вспоминал Герой Социалистического Труда, генерал-полковник технических войск П. А. Кабанов. — В районе Фастова Ф. М. Мясников и старший техник-лейтенант Г. М. Татаринов из траншей пехотинцев обнаружили излюбленное место стоянки бронепоезда. Из добровольцев своего взвода Мясников отобрал лучших солдат-минеров.

В темную вьюжную ночь минеры пробрались к железной

дороге. На место стоянки бронепоезда заложили в насыпь усиленную противотанковую мину. Враг не обнаружил минеров, которые благополучно возвратились в траншеи пехотинцев.

…Точно, с немецкой аккуратностью, на взгорье появился дым паровоза. Бронепоезд на высокой скорости спешил к постоянному месту стоянки. Прошла минута, вторая. Окрестность потряс сильный взрыв. Свалился на бок бронепоезд, были сброшены с рельсов и повреждены все площадки. По бронепоезду открыла огонь и дивизионная артиллерия.

О подрыве на наших минах немецкого бронепоезда на следующий день в своих сводках сообщило Совинформбюро».[28]

В июле 1944 года на территории Польши наши войска вели бои за освобождение города Люблин. Участник этого сражения сержант-артиллерист С. С. Мацапура рассказывает, как было выполнено особое задание командования по уничтожению немецкого бронепоезда.

Для этого в назначенный пункт вблизи Люблина прибыли четыре танка, наши авторитетные «тридцатьчетверки» и батарея самоходных установок СУ-85. Заняли позиции по обе стороны железнодорожного полотна на лесных опушках, замаскировались и стали ждать появления бронепоезда. Выбор позиции был очень удачным. Железная дорога проходила по высокой насыпи, а танки и самоходки стояли внизу, в ложбине, в «мертвом пространстве», недосягаемые для вражеских орудий.

Было уже далеко за полдень, когда наконец со стороны Демблина показался фашистский бронепоезд. Шел он, по-видимому, к Люблину на подмогу окруженному гарнизону. Двигался не спеша, осторожно. Из-за темно-серой брони грозно торчали короткие стволы пушек крупного калибра.

Наши танки и самоходки, как и было приказано, сперва открыли огонь по середине бронепоезда, по тепловозу. Надо было вывести из строя его двигатели. Фашисты тотчас ответили. Сильно рявкнули тяжелые пушки. Снаряд разорвался метрах в ста сзади «тридцатьчетверок» под вековой сосной, и она свечой пошла вверх. Султаны земли поднялись, затем еще и еще. Но ближе снаряды не рвались. Тут было «мертвое пространство», и враг ничего поделать с этим не мог. Напротив, наши танки и самоходки били размеренно и точно. Тепловоз загорелся. Орудия и пулеметы бронепоезда смолкли друг за другом. Под броней, внутри, взрывались боеприпасы. Гитлеровцы выкинули белый флаг, стали выскакивать из дверей бронеплощадок. Победа была достигнута.

На запад — к Балтийскому морю

Лето 1944 года ознаменовалось выдающимися победами Красной Армии в Белоруссии и Прибалтике. В ходе операции «Багратион» войска 1-го Прибалтийского фронта под командованием генерала армии И. Х. Баграмяна освободили Шяуляй, а 31 июля вступили в Елгаву. Танкисты 3-го механизированного корпуса, выйдя в тыл врагу, перерезали коммуникации группы армий «Север», связывавшие их с Восточной Пруссией. Войска 3-го Белорусского фронта под командованием генерала армии И. Д. Черняховского освободили Вильнюс и Каунас. В составе войск 1-го Прибалтийского фронта сражались бронепоезда 60-го отдельного дивизиона (командир — майор С. Н. Егоров).

— Осенью 1943 года, получив новую материальную часть — бронепоезда «Салават Юлаев» и «Уфа», мы выехали в Прибалтику. Наша стоянка вначале была на станции Клястицы, неподалеку от Полоцка, — вспоминает бывший секретарь комсомольской организации 60-го ОДБП Б. Л. Перлин. — С этого рубежа мы совершали огневые налеты, помогая наступающей пехоте. Фронтовая газета «Вперед на врага» 23 мая 1944 года писала: «В недавних боях бронепоезд прикрывал наступление нашей пехоты. Его огнем была уничтожена батарея немецких орудий и три пулеметные точки. Отличившиеся бойцы из команды были награждены медалями «За отвагу».

На подступах к Полоцку разведку боем вели части 16-й Литовской стрелковой дивизии. Во время одного из боев фашисты перешли в контратаку. Из штаба дивизии запросили срочной помощи. Бронепоезда метким артиллерийским огнем сорвали наступление фашистов и дали возможность пехоте прорваться вперед. 4 июля 1944 года Полоцк был освобожден от фашистов. На рубеже реки Неман гитлеровцы оказали упорное сопротивление. Бронепоезда базировались на станции Пагегяй, часто отбивая одну воздушную атаку за другой.

Используя успехи в Белоруссии, войска 2-го Прибалтийского фронта под командованием генерала армии А. И. Еременко наступали на Резекне и Ригу. 13 октября, освободив Ригу от фашистов, войска фронта повели широкое наступление по территории Латвии. 21 октября 1944 года 1-я, 3-я ударные, 22-я и 10-я гвардейские армии вышли к Тукумскому оборонительному рубежу. Здесь, в Курляндии, между Тукумсом и Либавой, к берегу Балтийского моря были прижаты 38 окруженных немецких дивизий, отрезанных от группы армий «Север». Бои на Тукумском

рубеже носили ожесточенный характер и продолжались до мая 1945 года.

Зимой 1944 года, когда линия фронта под Тукумсом стабилизировалась, в состав армий 2-го Прибалтийского фронта были переброшены бронепоезда 56, 57 и 62-го отдельных дивизионов. Им предстояло взаимодействовать на участках Латвийской железной дороги. Команды этих дивизионов имели опыт совместных боевых действий на Псковской земле. В октябре 1943 года на участке Дубовая Грива — Опухлики (севернее Невеля) они поддерживали наступление частей 185-й Панкратовской стрелковой дивизии. Командиром объединенной группы бронепоездов был командир 62-го ОДБП подполковник И. З. Алхазашвили.

20 декабря 1944 года 56-й и 62-й отдельные дивизионы (командиры — майоры В. А. Швец и В. П. Мерзлов) прибыли с Калининской железной дороги в распоряжение командующего бронетанковыми войсками 1-й ударной армии полковника Овсянникова. Они были направлены для действия на участках Дубулти — Ассары (56-й ОДБП) и Ливберзе — Апшупе (62-й ОДБП). 57-й отдельный дивизион (командир — капитан С. А. Зинаков), действуя в составе 22-й армии, сражался на участке Добеле — Гардене.

Майор В. П. Мерзлов, командир 62-го особого Новосокольнического дивизиона бронепоездов.

Пожелтевшие документы Центрального архива Министерства обороны СССР свидетельствуют: «За период с 21 декабря 1944 года по 23 марта 1945 года 57-й ОДБП вел активные боевые

действия на участке Добеле — Гардене — Берзупе в районе Салдуса). Бронепоезд № 686 был передан в состав 10-й гвардейской армии и поддерживал части 19-го гвардейского стрелкового корпуса, ведя налеты с участков Глуда — Апгулде — Бене — Ауце. Совершено 68 огневых налетов из артиллерийских орудий и 20 залпов реактивных установок М-13. Уничтожено 48 огневых точек, 10 минометных батарей, 12 дзотов и блиндажей, два наблюдательных пункта, один паровоз, 16 бронетранспортеров и автомашин, до 600 солдат и офицеров противника».[29]

«В период боев в составе 1-й ударной армии 62-й дивизион бронепоездов уничтожил 16 минометов и пулеметов, 6 блиндажей, 4 артиллерийские батареи, 9 орудий, 210 гитлеровцев, подавлено 5 минометов, 29 пулеметных точек».[30]

В историческом формуляре 56-го отдельного дивизиона сказано: «На участке Слампе — Тукумс огнем орудий бронепоездов № 750 и 759 были уничтожены 6 пулеметных точек, 5 минометных батарей, более 100 гитлеровцев».[31]

О тяжелых испытаниях, выпавших на долю личного состава 62-го особого Новосокольнического дивизиона бронепоездов, в боях при освобождении Прибалтики рассказывают и отрывки из дневника командира дивизиона майора В. П. Мерзлова:

«**16 декабря**. По приказу командующего бронетанковыми войсками 1-й ударной армии полковника Овсянникова остановились в Либверзе. У станции Апшупе взорван мост, изуродовано более 230 плетей рельсов. Впереди изнурительный труд восстановителей. Овсянников не без шутки сказал мне:

— Любите кататься, любите и кирками работать.

23 декабря. Фашисты открыли огонь по наступающим частям 98-й стрелковой дивизии.

— Товарищ майор, — слышу голос телефониста младшего сержанта И. А. Костюкова, — вас к проводу командующий артиллерией 112-го корпуса полковник Цешковский.

— Ну, Мерзлов, дай фрицам жару своими «катюшами»! — распорядился он.

Едва передал команду капитанам С. Е. Грабовскому и К. В. Пергаеву, как грохот, словно раскаты грома, разорвал морозный воздух. Бронепоезда, на взгляд, все в огне. Впереди, в расположении противника, тоже бушует пламя. Это работа наших «катюш».

Больше года «реактивщики» не открывали огня. М. В. Петрову и И. П. Корчагину, хоть они и ветераны дивизиона, сегодня в первый раз приходится в бою командовать боевыми расчетами «катюш». Молодцы наводчики Н. С. Крамаренко, П. И. Тарасов, В.

П. Кузьмин, С. М. Копятин. Ни одного залпа мимо цели!

24 декабря. Уже третий час 701-й ведет непрерывный огонь. Стараются «курские соловьи». Василию Колесникову с его ребятами не впервой получать похвалу. За полчаса уничтожили орудие, пять пулеметов и около ста фрицев. Михаил Черников, Григорий Клименко стреляют как заведенные. Артиллерист Николай Наумов едва успевает с командами. Вот что значит курская выучка! За три года бойцы прошли через огонь поражений, горечь и боль утрат. Привыкли к свисту бомб, не пугает их завывание мин и снарядов. Они стали настоящими солдатами. Человек привыкает ко всему. Война, постоянно существовавшая где-то, теперь прочно вошла в повседневную жизнь. Только жизнь эта вроде бы стала быстрее, год за два…

25 декабря. Только успеваю получать известия о ходе боя. 653-й отбивает очередную вражескую атаку. Наши пехотинцы прорвались вперед, заняли четыре траншеи.

У старшего лейтенанта А. П. Лавриченко из строя вышли два артиллериста. Столько в башне скопилось газов, что младший сержант Павел Комиссаров и ефрейтор Николай Ерохин упали без сознания. Тут же повар Василий Анищенко встал у панорамы орудия за наводчика, командир пулеметного отделения старший сержант Егор Громовенко — за заряжающего, а его пулеметчик Илья Геращенко — за подающего снаряды. И как стреляют! Уничтожили две пулеметные точки, миномет, орудие.

26 декабря. Поздней ночью пришлось отдать срочный приказ начальнику связи старшему лейтенанту В. Н. Кохманскому:

«Как только начнет светать, связистам придется тянуть линию связи на новый наблюдательный пункт в Криевини. Категорично настаиваю, чтобы вы сами никуда не ходили. Надо беречь здоровье, а оно у вас, мягко говоря, неважное». «Спасибо за заботу, товарищ майор! А все же я завтра пойду на линию. Так будет надежнее», — ответил Кохманский уже с порога блиндажа.

И вот что получилось… С Рижского залива дул ветер, пронизывая до костей. Бойцы шли во мгле. Сбились с курса и попали на минное поле. Молодой связист Нил Бухараев, идя первым, наступил на бугорок. Столб огня вырвался из-под ног. Осколками ранило двух бойцов. Кохманский бросился к раненым и не заметил, как задел усики пехотной шпринг-мины. Грохнул взрыв. Когда подбежали к командиру, его шинель, брюки, сапоги были изодраны в клочья, залиты кровью.

Старшего лейтенанта Кохманского и бойца Бухараева похоронили в лесничестве Будас.

В тот же день при артиллерийском налете были тяжело ранены младший сержант пулеметчик В. К. Качалов, телефонист

А. А. Сычев, артиллерист противовоздушной обороны Н. И. Юмашев.

16 февраля 1945 года. Поддерживая части 201-й и 44-й стрелковых дивизий в районе Пиенава — Путну, оба бронепоезда вели огонь по противнику. Подавлено два орудия, разбито три вражеских блиндажа, уничтожено свыше 70 гитлеровцев. Особенно отличились артиллерийские расчеты старших сержантов В. Я. Грицкого и В. П. Карикова.

17 февраля. Части 44-й дивизии прорвали вражескую оборону на участке Джуксте — Казупе — Арникас. Бронепоезда не успевали за наступающими частями. Отступая, гитлеровцы взрывали мосты, стрелки. Только на участке от Апшупе до Слампе было уничтожено семь мостов, на протяжении восьми километров взорваны рельсы, насыпь изрыта траншеями, противотанковыми рвами.

Если бы не Николай Крамаренко и Яков Артемов, бронепоезд № 701 завалился бы под откос. Они в ночной темноте нашли повреждение пути.

18 февраля. Обсуждали в штабе вопрос участия людей в восстановительных работах. Было решено создать несколько бригад. В трудных зимних условиях, не жалея сил, тут работали 98 бойцов дивизиона и железнодорожники из № 12-го отдельного железнодорожного батальона. Старшина П. Н. Иванов, старший сержант Е. М. Громовенко, артиллеристы Н. Н. Турченюк, Н. С. Ерохин, С. Т. Ворона лопатами, ломами и кирками долбили мерзлую землю. Они выполняли по два-три дневных задания.

За восемь суток уложено более километра пути, заменено 720 метров изуродованных рельсов. Восемь человек были награждены орденами и среди них командир восстановительного отряда лейтенант И. Г. Баранник.

6 марта. С сегодняшнего дня бронепоезда ведут охранную службу на побережье Рижского залива в районе Майори. Круглосуточно наблюдают за морем, не допуская высадки вражеского десанта.

10 марта. На близком расстоянии появились два немецких катера. Мы произвели залп сразу из восьми орудий. Один катер, получив от наших бронепоездных орудий прямое попадание, загорелся. А второй поспешно скрылся.

21 марта. Вступили в бои с фашистами на участке Добеле — Гардене. Дивизион поддерживал пехоту 376-й стрелковой дивизии. Я послал красноармейца А. Н. Аникушина связным к начальнику артиллерии дивизии, чтобы сообщить обнаруженные огневые точки врага. Сколько раз под огнем и по болотам ему приходилось пробираться на наш наблюдательный пункт! Вместе

с В. С. Федотовым они по четыре раза в день устраняли повреждения связи.

В нашем дивизионе стоящие парни! Разведчик В. Н. Тюпин незаметно подобрался к фашистам, нашел минометную батарею и ловко замаскированные на бугорке около болота восемь пулеметных точек. Фрицы обнаружили разведчика и буквально засыпали пулями. Под огнем противника Виктор невредимым пробрался на свой бронепоезд. Его поход в расположение врага дорого достался оккупантам: несколькими залпами бронепоездов было уничтожено четыре вражеских миномета, много живой силы.

Артиллерист бронепоезда № 701 И. А. Трапкин, заменив раненого заряжающего орудия, сутки не отходил от пушки, действуя за двоих. На 653-м сержант А. С. Горбатюк и ефрейтор Г. И. Швалев трое суток не покидали своего орудия…».

Зимой и весной 1945 года активные боевые действия на дорогах Прибалтики вели бронепоезда 6, 12, 23, 48-го отдельных дивизионов.

28 января 1945 года войска 1-го Прибалтийского фронта освободили порт Клайпеду. В боях за Клайпеду участвовали и бронепоезда № 673 «Котовский» и № 758 «Щорс» 44-го отдельного дивизиона под командованием майора И. М. Александрова. Эти бронепоезда, построенные в 1942 году на Пермском паровозовагоноремонтном заводе, прошли боевой путь по дорогам Белоруссии, Прибалтики. Приказом Верховного Главнокомандующего 44-му ОДБП было присвоено почетное наименование «Клайпедский».

В боях на территории Восточной Пруссии принимали участие 26-й (командир — капитан Д. И. Кудряшев), 32-й (командир — майор А. П. Неплюев), 60-й (командир — майор С. Н. Егоров) дивизионы бронепоездов.

— В декабре 1944 года советские войска по льду замерзшего Немана пошли на штурм Тильзита. Был восстановлен железнодорожный мост, по которому наши бронепоезда переправились на территорию Восточной Пруссии. Последней боевой операцией, в которой участвовал наш дивизион, был штурм Кенигсберга. Орудия бронепоездов вместе с артиллерией фронта били по вражеским фортам. 9 апреля 1945 года важнейшая оборонительная крепость врага — Кенигсберг — пала, — вспоминал Б. Л. Перлин, командир бронеплощадки бронепоезда «Салават Юлаев» 60-го ОДБП.

Активное участие в боях под Кенигсбергом принимали и бронепоезда № 642 «Москвич» и № 697 «Сталинец» 32-го отдельного дивизиона бронепоездов.

7 мая 1945 года в эфир был передан текст ультиматума командующего Ленинградским фронтом маршала Л. А. Говорова к блокированным в Курляндии фашистским войскам. Командующий Курляндской группировкой на ультиматум не ответил. Маршал Л. А. Говоров отдал приказ о наступлении по всему правому крылу фронта. В нем участвовали бронепоезда 57-го и 62-го ОДБП.

Начальник штаба 62-го отдельного дивизиона бронепоездов подполковник в отставке Г. Д. Паничкин вспоминал: «Получив приказ, я выехал на бронемашине на передовую. На одном из хуторов, укрепившись в школе и на ветряной мельнице, гитлеровцы бешено отстреливались. Благодаря мужеству шофера Дмитрия Водопьянова бронемашине удалось выскочить из-под обстрела. Расположив на кладбище наблюдательный пункт, командир дивизиона отдал приказ: пустить в дело реактивные установки.

Едва успел младший сержант В. Ф. Орлов передать это распоряжение, как предрассветную тишину распорол свист и грохот реактивных снарядов. Мы увидели пять прямых попаданий в здание школы. Вражеский огонь заметно слабел. Дружное «Ура!» советских пехотинцев уходило все дальше и дальше. Наша бронемашина оказалась у входных стрелок. Гитлеровцы оставили Тукумс».

8 мая войска Ленинградского фронта освободили 800 населенных пунктов. Ночью в Карлсхорсте был подписан акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. Как только это известие было получено на фронте, небо Курляндии озарилось тысячами ракет, трассирующими пулями…

А на следующее утро по бесконечным дорогам Курляндии, среди лесов и болот потянулись бесконечные вереницы оборванных, заросших, хмурых немецких солдат. Бросив оружие, они брели, шеренга за шеренгой. Курляндской группировки врага больше не существовало.

За рубежом

В конце августа 1944 года бронепоезд № 659 «Козьма Минин» следовал из Ковеля в сторону советско-польской границы. Волынская земля недавно была освобождена, и по обе стороны железнодорожного полотна виднелись следы пожарищ, разбитые строения. Равномерный перестук колес на стыках рельсов неожиданно был прерван голосом командира 31-го особого дивизиона майора В. М. Морозова:

— Бронепоезд, стоп!

И после того как, взвизгнув тормозами, поезд остановился, голос командира вновь разнесся по бронеплощадкам:

— Экипажу построиться вдоль состава!

На обочине железнодорожного полотна стоял полосатый пограничный столб с прикрепленной сверху табличкой «СССР». Все сразу поняли, почему остановился «Козьма Минин».

— Вот она, наша государственная граница, — сказал замполит дивизиона майор А. С. Потехин, указывая на пограничный столб. — Выстояли, отстояли свою родную землю! Теперь пойдем за Буг, за Вислу, чтобы помочь польскому народу.

В действиях бронепоездов с выходом за пределы СССР появились свои особенности и сложности. Прежде всего противник при отступлении теперь стремился полностью разрушить железнодорожное полотно, что на огромной советской территории сделать было просто невозможно. Специальной машиной он выдергивал шпалы, кромсал рельсы. Кроме того, ширина колеи за рубежом была 1487 миллиметров, намного уже нашей. Поэтому полотно приходилось перешивать. Эта работа занимала много времени, бронепоезда не успевали за наступающими частями.

Для ремонта использовались специальные железнодорожные батальоны. Но экипажам бронепоездов, всему составу — от артиллеристов до машинистов — чаще приходилось самим брать инструмент и выходить на полотно, чтобы не ждать.

На участке Ковель — Люблин советские войска пересекли границу 17 июля 1944 года. А бронепоезда смогли прибыть в город по исправленному пути только в августе. Из Люблина в сторону Варшавы один за другим ушло два дивизиона — 31-й и 59-й.

10 сентября 1944 года 59-й дивизион прибыл на позицию в 30 километрах южнее Варшавы в подчинение 175-й стрелковой дивизии с задачей поддерживать наступление этой дивизии и не допустить контратак противника. В бою было уничтожено два

орудия, 15 пулеметов и до двухсот гитлеровцев, подавлен огонь двух артиллерийских и двух минометных батарей.

11 сентября 59-й дивизион, поддерживая 175-ю стрелковую дивизию, вел огонь по узлам сопротивления противника на станции Ваверы. Дивизион уничтожил два орудия, шесть повозок, три автомашины, 80 солдат противника. 13 сентября огнем дивизиона уничтожено одно орудие, три пулемета, до 30 солдат противника. Подавлены обнаруженные разведкой огневые точки. Наши части к утру 14 сентября заняли предместье Варшавы — Прагу. 31 октября 1944 года 59-му ОДБП было присвоено наименование «Пражский».

16 января 1945 года дивизион был переподчинен 6-й польской пехотной дивизии. Согласно приказу он поддерживал части этой дивизии при форсировании реки Висла и штурме Варшавы. В ходе боев было уничтожено два пулемета, подавлено четыре.

После взятия Варшавы 59-й дивизион долгое время находился в резерве 1-го Белорусского фронта.

В боях за освобождение пригорода Варшавы — Праги также принимал участие 31-й отдельный особый Горьковский дивизион бронепоездов. В боях за Прагу он совершил 73 артиллерийско-минометных налета. В журнале боевых действий остались скупые строки: «Подавлено и уничтожено 12 артиллерийских и минометных батарей, 6 отдельных орудий, 12 пулеметов». За овладение Прагой 30 октября 1944 года дивизион был награжден орденом Александра Невского.

Противник был отброшен за Вислу, и только севернее Варшавы ему удалось зацепиться за небольшой плацдарм. Там действовали 234-я и 6-я польская стрелковые дивизии. В помощь им перебросили оба бронепоезда 31-го дивизиона — № 702 «Илью Муромца» и № 659 «Козьму Минина». Бои шли жестокие. Враг, вводя в дело свежие силы, боролся за каждый метр территории. И постоянно контратаковал. Так, 13 октября было отбито семь атак. В их отражении пригодилась помощь бронепоездов, особенно огонь их реактивных установок — «катюш». К Висле удалось выйти только 15 января 1945 года. Наша пехота по льду, по глубокому снегу стала переправляться на левый берег. Тут вновь неоценимую помощь оказали бронепоезда. Бронепоездная артиллерия и «катюши», на первый взгляд, легко уничтожали огневые точки противника на левом берегу. На самом деле сказывалось мастерство артиллеристов.

Огневые удары севернее Варшавы советских бронепоездов, оснащенных «катюшами», сыграли важную роль в освобождении столицы Польши. 17 января советские войска вступили в город.

31-му ОДБП присвоили почетное наименование «Варшавский».

Замполит дивизиона майор А. С. Потехин вспоминает о благодарственном письме жителей города Воломин:

— Мы храним его как дорогую реликвию. С населением Польши у нас сразу установились самые добрые и братские отношения. Поляки часто помогали восстанавливать мосты и дороги. Мы тоже, чем могли, поддерживали их. Подружились наши воины и с жителями Воломина.

Когда выяснилось, что вагоны с хлебом, безвозмездно отпущенным Советским правительством Польше, застряли на станции Брест, так как не было паровозов, командование дивизиона выделило полякам «черный» паровоз. И уже на следующий день первые десять вагонов с хлебом были доставлены на станцию Воломин. Мешки с мукой прямо из вагонов грузили на машины. Шоферы дивизиона развозили их по городу.

В день Красной Армии благодарные жители Воломина вручили нам бронзового льва с надписью: «Панцирным львам — на память». Они передали и письмо, в котором было сказано: «Командованию специальной бронированной группы ордена Александра Невского. Жители города Воломин в памятный день праздника Красной Армии выражают сердечную и глубокую благодарность за проведение победоносных освободительных боев за Прагу под Варшавой, Яблонна-Легионово, а также Воломин. Слава богатырям за кровь, пролитую во имя свободы!»

Советские войска стремительно продвигались на запад. Миновали черно-белый столб на польско-германской границе.

Вот и город Франкфурт-на-Одере. Но здесь дивизиону пришлось остановиться. Мост через реку Одер оказался взорванным. К тому же в тылу осталось много недобитых гитлеровских групп. Для поддержки тыловых соединений в борьбе с ними 31-й дивизион бронепоездов расположился перед Франкфуртом на станции Лейхольц. Здесь его застал День Победы.

В ходе войны 31-й ОДБП подавил 42 артиллерийские и минометные батареи, сбил 14 самолетов, уничтожил 14 дотов, 94 пулеметных точки, эшелон и склад с боеприпасами и один бронепоезд.

В телеграмме штаба 4-го Украинского фронта от 11 февраля 1945 года указывалось:

«Командиру 8-го отдельного дивизиона бронепоездов майору Б. Я. Рогачевскому.

Военный совет фронта поздравляет весь личный состав дивизиона с присвоением наименования «Ясловский». Желаем

дальнейших боевых успехов в деле полного разгрома немецко-фашистских захватчиков!

Командующий войсками 4-го Украинского фронта, генерал армии И. Е. Петров…».

Город Ясло расположен на юге Польши. Находится он в низине, в окружении высот. Бои шли за овладение высотами, с которых город хорошо просматривался.

Вспоминает командир бронепоезда № 724 А. И. Тилюпа:

— Наступления на Ясло мы все ждали, чувствовали, что оно вот-вот начнется. Примерно за 12 часов до его начала командир отделения разведки сержант Левченко доложил мне, что нашими патрулями задержана группа людей. Они настойчиво добиваются, чтобы их пропустили в Ясло. Пришлось мне повести с ними переговоры. Оказалось, что люди давно покинули город и находились где-то в отдаленной деревне, теперь считают, что наступил подходящий момент для возвращения назад. Они уверяли, что завтра Красная Армия перейдет в наступление, что они хотят вернуться в свои дома в городе. «А откуда вы знаете, — спрашиваю их, — что именно завтра мы перейдем в наступление?» Они ничего толком не ответили, однако были убеждены, что именно завтра мы перейдем в наступление. Мы сами этого не знали. Но наши собеседники оказались правы. Через два часа к нам поступила директива — завтра в наступление.

Подполковник А. И. Тилюпа, командир бронепоезда № 724 8-го отдельного дивизиона бронепоездов.

19 января 1945 года Москва салютовала доблестным войскам

4-го Украинского фронта по поводу освобождения города Ясло двадцатью артиллерийскими залпами из 224 орудий.

На участке Ломжа — Остроленка действовал 66-й ОДБП. Здесь река Нарев делает крутой поворот. Это приблизило передовые позиции немцев к железнодорожной ветке, по которой шли наши эшелоны. На подходе к опасному участку они связывались с дивизионом. Бронепоезда выходили на огневые позиции, открывали огонь по вражеским огневым точкам, и эшелоны благополучно проскакивали опасную зону. Бронепоезда возвращались в укрытие.

На территории Польши действовали также 21, 26, 33, 39, 43, 55-й отдельные дивизионы бронепоездов. Они несли охрану важнейших железнодорожных узлов, сопровождали воинские эшелоны.

В районе города Ломжа отражал налеты фашистской авиации 26-й ОДБП. Построен и сформирован он был в начале 1942 года в Перми. У крепости Осовец сражался 43-й дивизион, построенный во Владимире и в Москве. На перегоне Рава-Русская — Любачев, а чуть позднее на участке Краков — Катовице патрулировал 21-й дивизион. 39-й ОДБП с реактивными установками «катюшами» охранял участок Пулавы — Демблин. Построенный и сформированный в Ртищеве Саратовской области 33-й и 55-й ОДБП из подмосковной Коломны также несли боевую службу в Польше.

34, 38, 61-й дивизионы бронепоездов сражались на территории Румынии.

61-й ОДБП участвовал в Яссо-Кишиневской операции по разгрому 22 немецко-фашистских дивизий. Входившие в его состав бронепоезда «Советский железнодорожник» и «Московский железнодорожник» были построены на средства, собранные работниками столичного узла.

О боях на территории Румынии рассказывается в воспоминаниях фельдшера 38-го ОДБП А. Ф. Косоногова:

— Границу с Румынией мы пересекли в первых числах августа 1944 года. Сначала прибыли в город Савата, а затем передислоцировались на станцию Бурдужени в сторону Плоешти. Наши войска 31 августа освободили Бухарест. В боях принимал участие и наш дивизион. Действуя в направлении Плоешти, оба бронепоезда провели успешный обстрел позиций румынской бригады. Наши пехотные части некоторое время безуспешно атаковали позиции этой бригады, а бронепоезда открыли такой мощный огонь по выявленным разведкой целям, что румыны дрогнули и начали отступать. Вечером того же дня к нам прибыли представители нашей стрелковой дивизии, объявили

всему личному составу благодарность.

После освобождения Румынии 38-й ОДБП остался в городе Бакэу, охранял железную дорогу Черновцы — Плоешти. Командование дивизиона установило деловую связь с администрацией города. Офицеры-специалисты, члены экипажей бронепоездов помогали пускать в ход заводы и фабрики, мелкие предприятия легкой и пищевой промышленности.

Но приходилось сталкиваться и с негативными явлениями. Весной 1945 года в дивизион прибыла делегация из дальних карпатский селений с жалобой. Оказалось, что после изгнания фашистских войск из страны, все же остались мелкие группы, которые мародерствовали, грабили местное население. Командованием ОДБП совместно с другими частями был создан отряд, который организовал прочесывание лесов и восстановил порядок.

22 апреля 1946 года 38-й ОДБП отбыл на Родину. Когда 38-й дивизион покидал территорию Румынии, городское население Бакэу устроило сердечные проводы.

Начальник боепитания 34-го дивизиона капитан И. С. Ходос и командир бронеплощадки бронепоезда № 712 старший лейтенант М. А. Цветков вспоминают. В ночь на 27 марта 1944 года войска 2-го Украинского фронта, преследуя разгромленные немецкие группы армий «Юг» и «А», форсировали реку Прут и перенесли боевые действия на территорию Румынии, в ее северо-восточные районы. Они продвинулись в глубь страны более чем на 100 километров. Силы фронта в ходе стремительного наступления в условиях полного бездорожья растянулись, артиллерия и тылы отстали. В середине апреля дальнейшее продвижение было приостановлено на рубеже Рэдэуцы, Пашканы, Дубоссары, севернее Ясс.

34-й ОДБП в апреле 1944 года прибыл в Бельцы; в начале мая через Черновцы продвинулся в северо-восточную часть Румынии и вошел в состав 40-й армии 2-го Украинского фронта.

Штаб дивизиона разместился на станции Бурдужени, близ города Сучава. Бронепоезд № 667 «Смерть фашизму!» был дислоцирован в районе станции Пашканы, № 712 «Красноуфимский железнодорожник» — сначала в Дарменешти, затем в районе станции Перхеуци. Была поставлена задача: поддерживать боевые действия наших частей, перешедших к обороне.

Каждый день в дело вступали бронепоезда. Правда, в районе Пашканы бронепоезд № 667 действовал поначалу как артиллерийская батарея, так как большой участок железнодорожного полотна был разрушен. Это не позволяло

бронепоезду приблизиться вплотную к позиции противника, применить пулеметы. Бронепоезд № 712 обрушивал шквал орудийного и пулеметного огня на немецко-фашистские войска, наступавшие от города Гура-Хуморулуй.

До 20 августа 1944 года, т. е. до начала Яссо-Кишиневской операции наступало некоторое затишье. Но оно часто прерывалось артиллерийскими и минометными дуэлями. Шла подготовка к наступлению.

Армейская разведка постоянно снабжала дивизион «работой». Так, однажды из штаба 836-го полка пришло донесение, что на южной окраине населенного пункта Клостер-Гумора обнаружена батарея 105-миллиметровых орудий, а на склонах высоты 774 — минометная батарея. Были подготовлены данные для поражения этих целей. Решили вести стрельбу с закрытых позиций в дневное время. Первым на уничтожение тяжелой вражеской батареи выдвинулся на огневую позицию бронепоезд № 667. Установили связь с офицером бронепоезда Ф. И. Фирсовым, который находился на наблюдательном пункте на переднем крае. Прозвучала команда орудию на пристрелочный выстрел. Он показал, что данные для поражения подготовлены отлично, снаряд разорвался в расположении вражеской батареи. Тогда последовала команда всем орудиям на открытие огня. Было выпущено 60 снарядов. С наблюдательного пункта сообщили: вражеская батарея перестала существовать.

Бронепоезд № 667 возвратился на исходные позиции. Его место занял № 712, который также успешно выполнил поставленную перед ним задачу — уничтожил минометную батарею.

В следующий раз внимание дивизионной разведки привлекло то обстоятельство, что в лесном массиве, недалеко от передней линии, наблюдается интенсивное движение грузовых автомобилей противника. Определили, что там скорее всего находятся тылы или склады воинской части. Командир дивизиона майор М. Я. Власюк поручил «прощупать» этот район бронепоезду № 712. Его командиром стал старший лейтенант Л. Ф. Новоселов, сменивший капитана Ф. Т. Бондаря. 712-й выехал на огневую позицию, изготовился для ведения стрельбы. С наблюдательного пункта, где находились майор М. Я. Власюк, старший лейтенант М. А. Цветков, командир бронепоездной разведки старший сержант Рахимкулов и связисты, на бронепоезд были переданы исходные данные для открытия огня. Наконец, последовала команда «Огонь!»

После нескольких залпов из лесного массива на большой скорости выскочили штук десять автомобилей и помчались в

сторону города Гура-Хуморулуй. Еще через какое-то количество залпов над деревьями вскинулся столб огня и дыма, прозвучала серия взрывов. Видимо, снаряды попали в склад боеприпасов.

Яссо-Кишиневская наступательная операция, в которой принял участие 34-й ОДБП, началась 20 августа 1944 года. Командование определило место, откуда бронепоезд № 667 должен был первым открыть огонь, начиная общую артиллерийскую подготовку прорыва обороны противника. Выехать на установленный участок нужно было на рассвете, постараться все сделать внезапно, так как этот участок железной дороги хорошо просматривался противником. Командиры бронепоезда поздним вечером побывали на предстоящей огневой позиции. От нее до передовой линии врага было около 1000 метров. Уточнили цели, по которым следует вести огонь в первую очередь.

Железнодорожный техник младший лейтенант К. Десятниченко вместе со старшим машинистом старшиной Ф. Приступой тщательно проверили состояние полотна. Не случайно. На этом участке железной дороги были уложены рельсы облегченного типа, не рассчитанные на вес бронепоезда. Требовалась особая осторожность при движении. Гарантии безопасности при быстром выезде на отведенную огневую позицию не было. Так оно и получилось. Не доезжая каких-то сотни метров до заданного места, две передние контрольные платформы благополучно прошли крутой поворот, а следующая за ними первая бронеплощадка передней парой колес сошла с рельсов. Помощник машиниста Евсеев мгновенно выскочил из будки бронепаровоза и побежал вперед. Бронеплощадка перекошенно сдвинулась на бок.

По бронепоезду прозвучал короткий приказ: «Железнодорожная команда, левый борт, выходи!» И только бойцы во главе со старшим лейтенантом Прудниковым, командиром бронеплощадки, бросились к контрольной платформе, чтобы разобрать необходимый для работы инструмент, как справа по борту разорвались четыре мины. К счастью, никто не пострадал, так как члены команды находились с левого борта бронепоезда. Стало ясно, что этот участок фашистами пристрелен, а движение и остановка броневого состава замечены. Было принято решение немедленно отцепить сошедшую с рельсов бронеплощадку и сцепленные с ней две контрольные платформы, бронепоезду же отойти назад в укрытие.

Противник пытался обстреливать бронепоезд минометным огнем, но это не приносило ему успеха. Тем временем

железнодорожная команда поставила так называемые «лягушки» для направления колес на рельсы. Бронепоезд подъехал, потянул на себя бронеплощадку, и она прочно встала колесами на место.

Вновь отошли в укрытие. Провели экстренное совещание командного состава. Майор М. Я. Власюк посматривал на часы. Нужно было обязательно успеть к началу артподготовки. Шли, однако, на малой скорости, все время опасаясь срыва колес. Стволы пушек были направлены в сторону противника, наводчики прильнули к прицелам.

Вероятно, немцы не ожидали, что бронепоезд вновь попытается выйти на этот злополучный для него участок железнодорожного полотна. Они с большим опозданием открыли минометный огонь.

А бронепоезд № 667 как раз успел к началу артиллерийской атаки. Едва он остановился в условленном месте, как с разных сторон грянули наши залпы. Все слилось в беспрерывный гул, передний край противника покрылся черной стеной земли и пыли. Отлично поработали и артиллерийские расчеты бронепоезда № 667. Канонада длилась 30 минут. Рядом точно так же действовал и бронепоезд № 712.

Когда артиллерийский огонь прекратился, вперед двинулась пехота, и бронепоезда отошли на исходные позиции. С наблюдательного пункта вернулся майор М. Я. Власюк, сообщил, что наше наступление развивается успешно.

День Победы 34-й ОДБП встречал на станции Колино, на территории Чехословакии.

На Дальнем Востоке

На Потсдамской конференции, которая проходила с 17 июля по 2 августа 1945 года, государства, победившие фашистскую Германию, вместе с Китаем потребовали от империалистической Японии безоговорочной капитуляции и роспуска всех ее вооруженных сил. Правительство Японии наотрез отказалось выполнить предъявленные ей требования. Тогда Советский Союз, верный союзническому долгу, 8 августа официально объявил Японии войну. 9 августа начались боевые действия.

В боевых операциях на территории Маньчжурии принимали участие и бронепоезда, но не в таком количестве, как против немецко-фашистских войск. Однако определенный вклад в разгром Квантунской японской армии они внесли.

Волгоградец Ф. Т. Бондарь свидетельствовал, что 9-й ОДБП был сформирован в марте 1932 года в городе Карачеве Брянской области и передислоцирован на станцию Уссурийск. Наша страна укрепляла этот пограничный район.

Лейтенант Ф. Т. Бондарь, командир бронеплощадки 9-го отдельного дивизиона бронепоездов.

О тревожном довоенном времени рассказал ветеран-дальневосточник С. И. Серавнин (в годы Великой Отечественной войны он командовал 30-м ОДБП):

— Наш 9-й бронедивизион состоял из трех боевых единиц: двух тяжелых бронепоездов, которые имели на вооружении 107-

миллиметровые орудия, и одного легкого с четырьмя 76-миллиметровыми орудиями. Дивизион оперативно подчинялся отдельной Приморской армии. В 1938 году мне довелось возглавлять экипаж легкого бронепоезда, постоянно сопровождая командующего Дальневосточной армией маршала В. К. Блюхера в его инспекционных поездках вдоль границы. И во время известных событий у озера Хасан в августе 1938 года, когда японские империалисты пытались силой отторгнуть часть советской территории, надо было сопровождать командующего по железнодорожной ветке от станции Раздольная до его командного пункта у озера Хасан.

Когда грянула Великая Отечественная война и советскому военному командованию очень нужны были резервы, оно с большой осторожностью снимало их с советско-японской границы. Провокации вдоль рек Амур и Уссури никогда не прекращались.

Бронепоезд внутренних войск НКВД № 36 под командованием майора С. Чистякова располагался на станции Биробиджан. Старший машинист Н. Н. Аржанов, награжденный знаком «Почетному железнодорожнику», рассказывал, что их бронепоезд № 36 неоднократно по тревоге выезжал в город Ленинск на берег Амура. Это в 121 километре от Биробиджана. Был такой случай. Объявили тревогу. Орудийные расчеты заняли свои места. Н. Н. Аржанов повел бронепоезд, прибавляя ему скорость, к Амуру. Вот и город Ленинск. За ним — сопки, рядом — Амур. Командир отделения разведки старший сержант Терещенко выслал вперед своих воинов. Оказалось, что у подножия одной из сопок была обнаружена японская танковая засада. Красноармейцы уже провели атаку, но пока безуспешно. Прибытие бронепоезда было очень кстати. Пока не наступила темнота, устроили невдалеке наблюдательный пункт, чтобы можно было корректировать огонь бронепоездных орудий. Когда все было готово, экипаж без шума и дыма вывел стальную крепость на огневую позицию. Первый залп произвели из четырех 76-миллиметровых орудий. Разведчики подкорректировали. Второй удар оказался точен, часть танков задымила, остальные спешно убрались за Амур, переправились на свою территорию.

Локомотивная бригада 36-го отдельного бронепоезда войск НКВД. Слева направо: помощник машиниста сержант И. Негодяев, машинист сержант Н. Аржанов, помощник машиниста младший сержант П. Абрамов.

Подобных эпизодов было немало. После разгрома немецко-фашистских войск под Сталинградом самураи, как тут называли японских агрессоров, поутихли. Тогда Красная Армия стала переводить часть своих войск на запад. Бронепоезд № 36 был отправлен в Западную Украину в район Ровно — Сарны.

В 1944 году советские войска перешли государственную границу и вступили на территорию Румынии и Польши. Но район боевых действий на земле других государств для бронепоездов был, как известно, ограничен из-за более узкой железнодорожной колеи. Часть бронепоездов отводили в западные области Украины, Белоруссии, где активизировались буржуазно-националистические элементы и недобитые гитлеровцы. Несколько бронедивизионов предусмотрительно вернули на Дальний Восток.

— Наш 28-й ОДБП, — рассказывала радистка Е. Д. Рябова, — отбыл на восток с Ржевского вокзала Москвы 4 апреля 1945 года. 5 мая мы уже прибыли в Хасановский район Приморского края на станцию Бамбурово. А через четыре дня отпраздновали День Победы.

Е. Д. Рябову дополнил командир бронепоезда № 677 майор А. Б. Коныгин:

— Проехав всю Россию, мы прибыли в Дальневосточный край, чтобы охранять побережье и железную дорогу от возможной высадки японских десантов. Охраняемая территория пролегала до самого южного порта СССР Посьета, за озером Хасан.

9 августа 1945 года Советский Союз вступил в войну с Японией. Вслед за пехотой, за наземными частями в ход пошли и бронепоезда. В Северной Корее между станциями Сейсин и Расин нам удалось захватить японский бронепоезд. Перевели на него половину личного состава с обоих бронепоездов. Трофейная боевая единица долго курсировала по железным дорогам Кореи, охраняя наши объекты и сооружения.

66-й ОДБП при следовании из Польши на Дальний Восток встретил День Победы на станции Сковородино за Байкалом.

До начала войны с Японией дивизион исколесил Амурскую область и Хабаровский край.

— Границу мы перешли в районе Градеково, — отметил С. И. Ломакин, боец орудийного расчета одного из бронепоездов 66-го ОДБП. — Особого сопротивления, по сравнению с гитлеровцами, японцы не оказывали. Да и не умели. Самураев уничтожали мощным огнем, окружали, брали в плен. Их самолеты избегали встреч с нашей авиацией.

До апреля 1946 года дивизион курсировал по Маньчжурии, сопровождая поезд командующего войсками Забайкальского фронта маршала Р. Я. Малиновского. Расформирован 66-й ОДБП был в июне 1946 года.

В годы мирного труда

Осень 1945-го. Отгремели последние залпы второй мировой войны. Артиллеристы зачехлили орудия бронепоездов. Тысячи тонн металла обрушили они на вражеские укрепления. Во многих сражениях бронепоезда показали себя грозным оружием, достойным помощником полевых артиллеристов и пехотинцев.

Далеко не легким оказался путь боевых экипажей к Победе. На военных дорогах оборвалась жизнь командиров ряда дивизионов бронепоездов: 31-го — майора Я. С. Грушелевского, 60-го — майора В. Б. Панича, 62-го — подполковника И. З. Алхазашвили и майора И. А. Сазанова. Осколки вражеских бомб, мин и снарядов сразили на боевых постах командиров бронепоезда № 1 54-го ОДБП капитана А. Р. Горбачева, бронепоезда «Московский метрополитен» майора Б. П. Есина, одного из киевских бронепоездов капитана С. П. Голованева, бронепоезда «Бесстрашный» 62-го ОДБП старшего лейтенанта А. И. Козаря, отдельного бронепоезда № 20 капитана С. Н. Бородавко, бронепоезда «Железнодорожник Алтая» 49-го ОДБП старшего лейтенанта И. И. Реунова и многих других. Их места в командирских рубках занимали другие отважные офицеры. И вновь наносили удары по врагу советские бронепоезда.

С октября 1945 года началось расформирование 20 отдельных бронедивизионов. Под Ленинградом, на многих узловых станциях Украины, Белоруссии, Прибалтики, Дальнего Востока, под Москвой шло разбронирование боевых машин.

Отслужив ратную службу вместе с трудягами-паровозами, на предприятия железнодорожного транспорта возвращались и железнодорожники-фронтовики.

За фронтовые подвиги сотни железнодорожников — воинов бронепоездов — были отмечены государственными боевыми наградами. Среди них машинисты И. С. Охрименко и П. М. Вовк (21-й ОДБП), Т. Ф. Ткач (32-й ОДБП), Г. Г. Емельянов (31-й ОДБП), П. К. Мялицын (47-й ОДБП), В. П. Калин (57-й ОДБП), А. Н. Криканов и В. М. Каминский (62-й ОДБП). Рядом с орденами и медалями у многих ветеранов бронепоездов появились на груди знаки «Почетному железнодорожнику». Руководство Наркомата путей сообщения отметило высшими своими наградами мужественных транспортников, прошедших тысячи километров фронтовых дорог на бронированных машинах: машиниста бронепоезда «Балтиец» М. Ф. Смушко, старшего машиниста 46-го ОДБП И. С. Тарасова, машиниста 62-го ОДБП К. И. Воробьева, помощниц машиниста бронепоезда № 14 «Борис Петрович» М. С.

Козьменкову и Н. Д. Горбачеву и десятки других.

Наряду с фронтовиками — членами экипажей бронепоездов — к мирному труду приступали также работники специальных формирований НКПС, в 1941–1942 годах обслуживавших стальные крепости. На основании постановления Государственного Комитета Обороны от 18 мая 1942 года № 1765 многие из них были отозваны из экипажей бронепоездов и направлены для работы в паровозных колоннах особого резерва НКПС. Под непрерывными вражескими обстрелами и бомбежками водили эти отважные люди эшелоны с техникой и боеприпасами под Сталинградом, на Курской дуге, на магистралях Украины, Белоруссии, Прибалтики. За образцовое выполнение заданий по спецперевозкам и проявленную при этом самоотверженность 50 железнодорожников — работников паровозных колонн особого резерва НКПС, начавших в годы войны боевой путь на армейских бронепоездах, — были отмечены знаками «Почетному железнодорожнику». Это бывшие машинисты 62-го ОДБП П. П. Аксентьев (посмертно), К. И. Поповский, главные кондукторы А. Е. Еськов, А. П. Масленников, В. А. Сергеев, поездные вагонные мастера А. М. Бубликов, А. П. Грицаев, машинист 377-го зенитно-артиллерийского дивизиона А. Е. Савченко и другие.

Фронтовой опыт работы в экстремальных ситуациях, приобретенный железнодорожниками, широко использовался для восстановления разрушенного войной хозяйства.

Более 30 лет энергичного эффективного труда отдали в послевоенные годы железнодорожному транспорту демобилизированные члены экипажей бронепоездов. Высокого звания Героя Социалистического Труда были удостоены машинист бронепоезда «Истребитель фашизма» 6-го отдельного дивизиона В. И. Виноградов и машинист бронепоезда «Красноярец» 29-го отдельного дивизиона Г. В. Антипин.

Старший машинист бронепоезда «Смерть немецким оккупантам!» Г. А. Власенко стал известен на всю страну как зачинатель знаменитого тимашевского метода восстановления в рекордно короткий срок разбитых на фронте паровозов. За трудовой подвиг Г. А. Власенко был награжден орденом Ленина и знаком «Почетному железнодорожнику». Высокими трудовыми наградами и высшими знаками отличия на транспорте были отмечены бывший машинист бронепоезда «Козьма Минин», а впоследствии машинист депо Горький-Московский-Пассажирский Г. Г. Емельянов, машинист депо имени Ильича Н. Н. Аржанов, который водил на фронте бронепоезд № 36 НКВД, ветераны транспорта машинисты И. С. Охрименко, А. Г. Безуглый из 61-го ОДБП, председатель Дорпрофсожа Львовской железной дороги Г.

И. Олехнович, воевавший в 43-м ОДБП, командир бронепоезда № 9 «Дзержинец», начальник цеха Воронежского паровозоремонтного завода имени Ф. Э. Дзержинского В. С. Балашов, машинист бронепоезда «Грозный мститель» П. А. Червяков.

По-разному сложились судьбы и командного состава бронепоездов. Командир батальона 89-й танковой бригады, воевавший до января 1943 года комиссаром 31-го отдельного особого Горьковского дивизиона бронепоездов, А. Т. Удовиченко в марте 1945 года был удостоен звания Героя Советского Союза. Полковник в отставке, А. Т. Удовиченко продолжил свой гражданский труд в Московском областном комитете ДОСААФ.

В звании генерал-лейтенанта уволился в запас из рядов Советской Армии командир 48-го ОДБП П. Я. Пастухов, а командовавший 31-м отдельным особым Горьковским дивизионом бронепоездов в 1942–1943 г. А. П. Баженов стал генерал-майором.

Большую научную работу после войны ведет в Московском институте водного транспорта профессор А. Ф. Видецкий, бывший десантник бронепоезда № 731 36-го отдельного дивизиона. Кафедру высшей математики в Одесском высшем инженерном морском училище возглавил профессор, доктор физико-математических наук П. Ф. Овчинников — бывший командир зенитного взвода бронепоезда «Козьма Минин». Более 40 лет работал старшим научным сотрудником кандидат физико-математических наук, майор в отставке, почетный железнодорожник В. М. Морозов, прошедший через всю войну на бронепоездах 62-го и 31-го Горьковского дивизионов бронепоездов. Ветеран 7-го отдельного дивизиона Б. А. Тулепбаев ныне академик АН Казахстана, председатель правления общества «Знание» Казахстана.

Отличником народного просвещения Украины стал директор Щербаневской восьмилетней школы на Полтавщине, в свое время командир взвода ПВО бронепоезда № 701 «Советская Армения», капитан в отставке А. Е. Колодяжный.

Долгие годы в рядах Советской Армии несли службу полковники Г. Е. Шагун (бывший начальник штаба 31-го ОДБП), А. М. Бешкарев (командир бронеплощадки 36-го ОДБП), А. П. Неплюев (бывший командир 32-го ОДБП), полковник медицинской службы А. Г. Молдавский (врач 28-го ОДБП), подполковники А. И. Тилюпа (8-й ОДБП), И. Я. Малашенков (бронепоезд № 56 войск НКВД), Г. Д. Паничкин и В. П. Мерзлов (62-й ОДБП), А. П. Бардаков (31-й ОДБП), П. И. Волковой (54-й ОДБП).

На встречах ветеранов

Минули десятилетия после Победы. Бывшие фронтовики стали встречаться на местах прошедших боев. «Есть сокровенная мечта у каждого солдата: побывать еще раз в тех местах, куда забрасывала его война, посмотреть, что выросло на земле, политой кровью его боевых товарищей. Как бы ни бежало время, как бы ни складывались судьбы, но однажды сердце защемит уж очень больно, и тогда откладываем все дела и мчимся на свидание с боевыми годами, с товарищами по оружию», — говорил на одной из встреч ветеранов 62-го отдельного Новосокольнического дивизиона бронепоездов в Курске подполковник запаса Г. Д. Паничкин.

С 1970 года стали традиционными встречи ветеранов 31-го отдельного особого Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского дивизиона бронепоездов. По инициативе бывшего заместителя командира дивизиона по политчасти А. С. Потехина ветераны-фронтовики не раз собирались в Горьком и Муроме, Черни и Ковеле.

Ветераны 31-го отдельного особого Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского дивизиона бронепоездов на встрече в Ковеле. Июль 1989 года.

Гостями жителей города Кириши Ленинградской области часто становились ветераны 32-го отдельного дивизиона бронепоездов А. П. Неплюев, В. Е. Семенов, Г. И. Загородный, М. В. Бурова, Я. Я. Сулименко, В. Ф. Неплюева-Дуда, И. Г. Далакишвили и другие. Бывшие командир 32-го ОДБП А. П. Неплюев, начальник связи дивизиона В. Е. Семенов, командир бронеплощадки Г. И. Загородный стали почетными гражданами города Кириши.

Местом традиционных встреч 26-го отдельного дивизиона стал Харьков, 64-го — Брянск, 34-го — станция Приколотное Южной железной дороги. В этих местах бронепоезда формировались, вели жестокие бои с фашистами. Здесь возлагаются живые весенние цветы на могилы боевых товарищей, которые никогда не смогут прийти на майские торжества в честь Дня Победы.

Ветераны 64-го отдельного дивизиона бронепоездов у памятника погибшим боевым товарищам на станции Голубовка Донецкой железной дороги. Выступает майор в отставке И. М. Бобриков.

Ветераны 62-го отдельного дивизиона бронепоездов у братской могилы на станции Избище Юго-Восточной железной дороги. Май 1980 года.

Благодаря кропотливому поисковому труду ветерана Южной железной дороги, почетного железнодорожника Н. В. Рыльцова в канун 40-летия победы советских войск на Курской дуге на вокзалах станций Гостищево и Сажное Южной железной дороги были установлены мемориальные доски в честь последнего подвига бойцов бронепоезда № 746 «Московский метрополитен». На торжественное открытие мемориальных досок были приглашены ветераны 60-го отдельного дивизиона В. А. Грибов, Б. Л. Перлин, П. П. Погосян, М. И. Ткаченко, И. В. Соколов и другие.

Восемь раз в Курске встречались ветераны 62-го особого Новосокольнического дивизиона бронепоездов. Многие из них, приехав на первую встречу в октябре 1973 года, задавали вопрос: «А почему мы встречаемся в Курске? Ведь большинство из нас пришло в дивизион летом 1942 года в Москве». Но посещение музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Курск, знакомство с экспозицией, посвященной Великой Отечественной войне, сразу дало ответ.

Курские железнодорожники вместе со следопытами военно-поискового клуба «Искатель» бережно собрали материалы о боевом пути 62-го дивизиона. О первых построенных в депо бронепоездах «Бесстрашный» и «Борис Петрович», их боях под Курском, Мармыжами, Ельцом, Воронежем в 1941–1942 годах, а также о бронепоездах «Мичуринец» и «Советская Армения», полученных бойцами дивизиона в Москве и прошедших боевой путь через Великие Луки и штурм Новосокольников до победного

мая 1945 года, встреченного в городе Лиепая.

Тринадцать лет потребовалось следопытам клуба «Искатель» и молодым комсомольцам-железнодорожникам, чтобы восстановить имена погибших и захороненных на станции Избище Юго-Восточной железной дороги бойцов бронепоездов № 14 и 15 62-го ОДБП. С помощью тружеников колхоза «Заветы Ленина» Нижнедевицкого района Воронежской области был установлен памятный знак на братской могиле, а на мемориальную доску занесены имена командира бронепоезда № 15 старшего лейтенанта А. И. Козаря, старшины А. Медведева, связистов младшего сержанта В. Кочукова, рядового М. Лепетюхи, юного пулеметчика бронепоезда № 14 С. Кузнецова.

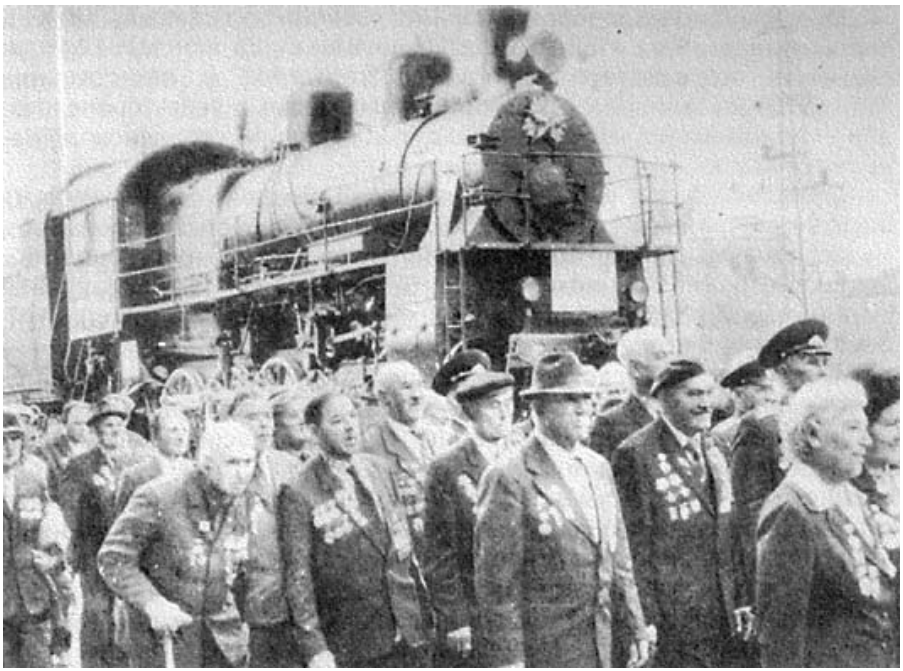
Десятки волнующих ветеранских встреч состоялись на курской земле. Командиры пулеметных отделений бронепоезда № 14 И. И. Горобей и И. В. Минашвили не видели друг друга 38 лет. Они расстались в августе 1942 года. А в мае 1980 года на сцену Курского дома культуры железнодорожников, где проходил вечер «Имя солдата бессмертно, подвиг живет в веках», пригласили И. В. Минашвили, приехавшего из Кобулетского района Аджарской АССР. Бывший пулеметчик бронепоезда № 14 участвовал в обороне Ленинграда, закончил войну на 2-м Белорусском фронте в звании старшего лейтенанта. Кавалер ордена Красной Звезды И. В. Минашвили 20 лет проработал следователем по особо важным делам МВД Аджарии. Несмотря на три ранения, полученных на фронте, он не раз вступал в вооруженные стычки с бандитами, был еще дважды ранен. Уже в мирное время И. В. Минашвили был отмечен знаком «Отличник МВД СССР».

И вдруг И. В. Минашвили, находясь на сцене, прервал свой рассказ. В зал вошел только что приехавший из Ленинграда И. И. Горобей. И вот ветераны на. сцене. Бесконечно взволнованные, растроганные, обнимаются и рыдают.

В майские дни тридцатипятилетия Победы И. И. Горобей и И. В. Минашвили радовались воскресшей дружбе, памятью сердца согревая друг друга. Тогда, в 1980-м, никто не мог знать, что эта встреча для них станет последней. На следующей встрече в Курске, весной 1984 года, минутой молчания почтили однополчане память умерших И. И. Горобея и И. В. Минашвили.

Курские железнодорожники установили памятный знак в честь воинов 38-го и 62-го ОДБП, погибших 28 июня 1942 года, защищая железнодорожный узел Мармыжи, а на станциях Мармыжи и Лачиново — мемориальные доски в честь бронепоездов, сражавшихся в 1941–1942 годах на Касторненском направлении.

Большое место в экспозициях зала боевой славы курских железнодорожников в Доме культуры, в реконструированном музее истории локомотивного депо Курск отведено героическим подвигам бойцов и командиров 62-го ОДБП. И не случайно активисты Курского областного штаба Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа помогли членам совета ветеранов бронепоездов Московской секции Советского комитета ветеранов войны в организации первой Всесоюзной встречи ветеранов бронепоездов.



Участники первой Всесоюзной встречи ветеранов бронепоездов у мятника-паровоза Эм-728-73. Курск, 8 мая 1988 года.

Председатель совета ветеранов бронепоездов майор в отставке В. Е. Семенов принимает хлеб-соль от трудящихся Брянска. 6 мая 1989 года у Дворца культуры молодежи «Юность».

Она состоялась с 6 по 9 мая 1988 года. Из разных городов страны в Курск прибыли ветераны 36 отдельных дивизионов бронепоездов. С приветствием к участникам встречи обратился министр путей сообщения СССР Н. С. Конарев.

Первая Всесоюзная встреча открылась вечером «Дорогая память прожитых лет». Под звуки марша из кинофильма «Белорусский вокзал», под аплодисменты входили в зал фронтовики, отмеченные боевыми и трудовыми наградами, знаками армий и фронтов, на которых сражались стальные крепости. В зал внесли доставленные из Центрального музея Вооруженных Сил СССР боевые знамена 62-го особого Новосокольнического дивизиона бронепоездов, 31-го отдельного особого Горьковско-Варшавского ордена Александра Невского дивизиона бронепоездов, 32-го, 49-го Шепетовского, 57-го, 59-го Пражского отдельных дивизионов. За каждым боевым символом части многие километры огненной стальной колеи, радость побед и горечь поражений, скорбь на могилах павших товарищей.

В Прибалтике — под Лиепаей и у стен Кенигсберга, на территории поверженной Германии — во Франкфурте-на-Одере, под Берлином и в Оппельне заканчивался боевой путь дивизионов бронепоездов, чьи боевые реликвии прибыли сюда, на Всесоюзную встречу.

На экране были продемонстрированы кадры документальной кинохроники о боях бронепоезда № 2 «За Родину!» в районе Ростова, о боях бронепоезда № 16 в декабре 1941 года у стен

Тулы. «Вглядитесь в эти кадры, — обращался ведущий к ветеранам. — В них запечатлена история. Ваша молодость. Фронтовые будни, которые вы прожили. Это незабываемо…».

По решению Совета ветеранов бронепоездов первыми на сцену поднялись куряне — ветераны 62-го особого дивизиона: путевой мастер В. П. Ховалкин, помощник машиниста Д. Е. Старосельцев, путеец бронепоезда «Бесстрашный» М. С. Храмцов, почетные железнодорожники, помощники машиниста Н. Д. Непогодина и М. С. Смирнова. Рядом с ними — командиры бронепоездов майор в отставке В. М. Морозов и подполковник в отставке Ф. Ф. Костогрыз, артиллеристы И. Г. Волошко, А. Л. Думенко, командир зенитного орудия А. Е. Колодяжный.

Притихший зал слушал их рассказы о боях под Курском, Щиграми, при обороне Ельца, о воздушных атаках в Мармыжах летом 1942 года. Память не отпускает фронтовиков.

Говорили и о павших товарищах. Звучали имена погибших — А. Козаря, Д. Ферапонтова, П. Воробьева, П. Аксентьева, Д. Вялых. Они никогда не снятся фронтовикам убитыми. Только живыми. И чаще всего не в моменты атаки, а в повседневном солдатском быту. И потому говорили о них, как о живых.

В первой Всесоюзной встрече ветеранов бронепоездов принимали участие и ветераны 64-го ОДБП — комиссар особого бронепоезда № 2 «За Родину!» А. Н. Енин, старший кондуктор Г. Г. Синицын, главный кондуктор А. М. Мрыхин, помощник машиниста А. М. Леонтьев и другие. Они рассказывали о боях в Донбассе. Рассказывали коротко и взволнованно. И все присутствующие как бы услышали прощальные гудки поврежденных бомбежкой паровозов, увидели багрово подсвеченные заревом пожарищ облака, дым на горизонте, обгорелые деревья в привокзальных скверах маленькой донецкой станции Мануйловка.

7 мая 1988 года ветераны совершили поездку на станцию Мармыжи. Здесь летом 1942 года сражались бронепоезда 38, 45 и 62-го отдельных дивизионов. На подступах к этой станции, прозванной фашистами «стальным ежом», погибли крепости на колесах, созданные железнодорожниками Южного Урала.

В Мармыжах ветераны шли медленно, как по минному полю своих воспоминаний. Перестук колес пробегавших здесь поездов, знакомое «пение» рельсов возвращали к жестокой войне, далекому 1942 году.

У обелиска, воздвигнутого в память павших бойцов 38-го и 62-го дивизионов, состоялся митинг молодежи.

Бывший командир бронеплощадки бронепоезда «Южноуральский железнодорожник» 38-го ОДБП капитан в

отставке В. Я. Куплевахский из Харькова прибыл на встречу с опозданием. Местные железнодорожники помогли ему добраться до Мармыжей рабочим поездом. И потому на короткое время он оказался в одиночестве. Но как нужны ему были эти минуты молчания… Позже, возвращаясь со всеми гостями в Курск, Виктор Яковлевич говорил:

— Большое спасибо за приглашение встретиться со своей молодостью, за возможность побывать на местах боев, поклониться павшим однополчанам. Это на несколько лет прибавит мне жизненной активности…

В канун Дня Победы ветераны посетили историко-мемориальный комплекс локомотивного депо Курск. В музее депо экскурсовод-фронтовик Г. В. Ильин познакомил гостей с красочной диарамой боя бронепоезда «Бесстрашный» с фашистами на восточной окраине Курска 2 ноября 1941 года. С ветеранами бронепоездов встретились строители броневых машин И. Н. Хахалев, В. П. Ховалкин.

В День Победы ветераны бронепоездов вместе с трудящимися Курска участвовали в возложении венков на могилу погибших бойцов и командиров-освободителей города.

В последние минуты встречи в зале Мемориала павших ветераны прощались с боевыми знаменами, отбывающими на вечное хранение в музейный фонд в Москву. Было принято решение: вторую Всесоюзную встречу ветеранов бронепоездов провести через год в Брянске.

Так и случилось. Брянская земля сердечно встречала участников второй Всесоюзной встречи. Ветеранов бронепоездов собралось тут значительно больше, чем прежде. Расширилась и география участников. После публикации в «Гудке» информации о встрече в Курске в Москву, в Совет ветеранов бронепоездов, который возглавил майор в отставке, почетный железнодорожник В. Е. Семенов, пришло немало писем. В них была просьба получить мандат на поездку в Брянск для участия в новой встрече. Многие просили помочь связаться и встретиться с фронтовыми товарищами, называли их.

— Большие организационные хлопоты выпали на долю ветеранов особого бронепоезда № 2 «За Родину!» — старшего кондуктора, заместителя начальника железнодорожного цеха завода имени В. И. Ленина Г. Г. Синицына, помощника машиниста А. И. Леонтьева, бывшего комсорга бронепоезда «Московский метрополитен» Б. Л. Перлина и комиссара особого бронепоезда № 2 «За Родину!» ростовчанина А. Н. Енина.

Более 100 ветеранов бронепоездов приехали в Брянск. Многие из них пришли на бронепоезда разными путями, но

фронтовые годы тесно соединили их судьбы. Во всем они были рядом — командиры и бойцы, фронтовые железнодорожники, зенитчики и артиллеристы. Минувшие десятилетия не ослабили их чувство фронтового братства. У каждого теперь на груди нагрудный знак «Ветеран бронепоездов», врученный участникам встречи в Брянске.

Нелегкой судьбы эти люди. За их плечами многотрудный путь к Победе. Это чувствовалось в каждом выступлении ветеранов на митингах, в коллективе локомотивного депо Брянск-II, на уроках мужества в школах и профтехучилищах, на вечере во Дворце культуры молодежи «Юность».

Участники второй Всесоюзной встречи ветеранов бронепоездов у паровоза Ов-7587. Слева направо: полковник в отставке А. М. Бешкарев, А. П. Неплюев, С. А. Валиханов, В. Ф. Неплюева, Г. И. Олехнович. Локомотивное депо Брянск II, 8 мая 1989 года.

На Брянском машиностроительном заводе имени В. И. Ленина ветераны участвовали в открытии мемориальной доски «Бронепоездная слава». На ней отлиты слова: «Вечная слава создателям советских бронепоездов, вечная память павшим на боевом посту героям, вечная признательность ветеранам, защищавшим на стальных баррикадах честь и независимость нашей Родины».

На территории локомотивного депо Брянск II к подножью постамента памятника-паровоза Ов-7587 легли живые цветы. В

годы Великой Отечественной войны этот паровоз постройки 1907 года водил бронепоезд, сражавшийся в 1943 году на Ленинградском фронте.

Особой теплотой отличался вечер, организованный клубом фронтовых друзей в Доме культуры железнодорожников. До глубокой ночи звучали песни военных лет. Памятным осталось также посещение историко-мемориальных мест Брянска, мемориального комплекса «Партизанская поляна».

45-ю годовщину Победы было решено отметить встречей в Ростове-на-Дону. А накануне ее произошло событие, которое с волнением восприняли бывшие фронтовики. Приказами министра путей сообщения СССР Н. С. Конарева за героизм и мужество, проявленные в годы Великой Отечественной войны на фронтовых железнодорожных магистралях, 13 ветеранов бронепоездов были отмечены знаками «Почетному железнодорожнику». Среди них организаторы брянской встречи Г. Г. Синицын, А. Н. Енин, командир 31-го отдельного особого Горьковско-Варшавского дивизиона, майор в отставке В. М. Морозов, военфельдшер бронепоезда «Илья Муромец» Л. З. Шагун, ветераны 32-го отдельного дивизиона В. Е. Семенов, А. Н. Мельниченко, старший машинист Т. Ф. Ткач, начальник штаба 54-го дивизиона, подполковник в отставке П. И. Волковой, парторг 62-го особого Новосокольнического дивизиона, путевой мастер В. П. Ховалкин и другие. Посмертно высшей награды Министерства путей сообщения был удостоен и командир бронепоезда № 20 капитан С. Н. Бородавко, погибший в августе 1942 года в районе Моздока. Награду отца получила дочь Надежда Степановна Тингаева.

К председателю Совета ветеранов бронепоездов В. Е. Семенову от нее пришло письмо. «Очень тяжело, — сообщает немолодая женщина, — что мама не дожила до дней, когда нашлась могила отца. Она ведь все время ее искала, ездила с женой комиссара Г. Р. Абрамова в Моздок. Но безрезультатно…

В Тбилиси, как теперь стало известно, по сей день живут бывший командир легкого бронепоезда И. П. Кучма и сослуживец отца Дячко. Свяжись мы с ними раньше, могли бы узнать все подробности… Но наконец-то отец нашелся! Поймите — нашелся! Я чувствую теплоту души руководителей Курского района Ставрополья, которые пригласили меня к могиле отца и его боевого друга. На обелиске у Галюгаевского переезда уже значатся их имена… Огромная благодарность всем, кто участвовал в этом поиске!..».

Третья Всесоюзная встреча ветеранов бронепоездов состоялась в Ростове-на-Дону. Она проходила в первые дни мая

1990 года. Собрались здесь представители 42 бронепоездов, действовавших в сражениях самостоятельно или в составе отдельных бронедивизионов. Прибыли они практически со всех концов страны: из Москвы и Владивостока, Ленинграда и Ташкента, Киева и Брянска, Петрозаводска и Алма-Аты, Тбилиси и Кривого Рога, Минска, Харькова, Тихорецка, Днепропетровска… 152 ветерана бронепоездов и 58 железнодорожников, которые в годы Великой Отечественной войны строили и ремонтировали бронепоезда, прокладывали и восстанавливали железнодорожные пути, под огнем врага помогали экипажам крепостей на колесах выполнять боевые задания.

Коллективы многих предприятий приглашали ветеранов как желанных, дорогих гостей. Так было на электровозоремонтном заводе, где гостей не только слушали, но и буквально завалили потоком вопросов о подробностях фронтовой жизни малоизвестного рода войск. Школьники Брянска, специально прибывшие на эту встречу, в сопровождении местных ветеранов войны и труда посадили во дворе завода елочку. Молодую, пушистую, взятую из леса с места действий «народных мстителей» Брянского партизанского края.

В ростовской встрече приняли участие 150 школьников-следопытов патриотических групп «Поиск» из Москвы, Брянска, Моздока, Ростова, Таганрога, Каменска, Ардона, Минеральных Вод. С бывалыми воинами бронепоездов они не разлучались. Вместе были и на Детской железной дороге, отметили ее годовщину.

Рассказы живых участников и свидетелей о боевых действиях бронепоездов, как и ответы на расспросы, продолжились при встрече с молодыми солдатами и офицерами у Вечного огня, окруженного цветами, в Краснознаменной воинской части, потом на известном всем «Ростсельмаше», в Высшем ракетном училище имени Маршала артиллерии М. И. Неделина. Побывали ветераны бронепоездов и железнодорожники в музее Северо-Кавказского военного округа, пополнили его экспонаты.

В дни пятидесятилетия обороны столицы, 23 октября 1991 года состоялась четвертая Всесоюзная встреча ветеранов бронепоездов. В Центральном доме культуры железнодорожников группе ветеранов были вручены знаки «Почетному железнодорожнику». Среди них — бывшему бойцу особого бронепоезда № 2 «За Родину!» М. Н. Васильеву, командиру «Козьмы Минина» ветерану 31-го особого Горьковско-Варшавского дивизиона бронепоездов Н. М. Гаврилову, наводчику орудия бронепоезда № 56 И. Я. Малашенкову.

В Коломне ветераны посетили цеха тепловозостроительного

завода, где был построен особый бронепоезд № 1 «За Сталина!», погибший 10 октября 1941 года в бою в районе Гжатска. Гостей тепло встречали строители бронепоезда № 1, которые во главе с А. Ф. Евграфовым ведут активный поиск погибших земляков-коломенцев.

Почти полвека над нашей землей не гремят орудийные залпы. Но память нервными волокнами соединяет прошлое и настоящее, болью и радостью, торжеством и скорбью отзывается в миллионах сердец. Подвиги героев минувшей войны мы называем легендарными. Да, они были такими. В этих словах наша безмерная благодарность защитникам и победителям. Их волю мы называем стальной. Но они живые люди.

У каждого, кто пережил войну, прошел ее дорогами, кто выстрадал ее муки и боль, был самый памятный, волнующий день, час, мгновение. На встречах однополчан эти скорбные и волнующие струны человеческой памяти раскрываются особенно ярко и значимо.

Разная протяженность обозримого времени у одного человека и у народа. Недолог век людей, даже если они доживают до глубокой старости. Но поистине вечен народ, и память его вечна.

Заключение

Итак, книга «Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945» в руках читателя. Чтобы создать ее, понадобились коллективные усилия и значительное время. Требовалось собрать факты, документы, разыскать разрозненные свидетельства. Затем необходимо было оценить, отобрать и систематизировать материал, соединить его воедино для достоверного рассказа о боевых действиях советских бронепоездов в годы Великой Отечественной войны.

Авторами были использованы документы Центрального архива Министерства обороны СССР, Центрального архива Министерства путей сообщения СССР, материалы Центрального музея железнодорожного транспорта в Ленинграде, архивные фонды музеев Октябрьской, Московской, Западно-Сибирской, Приднепровской железных дорог, Воронежского, Луганского и Ташкентского тепловозоремонтных заводов МПС СССР, музеев локомотивных депо Москва-Сортировочная, Москва-Октябрьская-Пассажирская, имени Ильича, Курск, Брянск II Московской железной дороги, Горький-Пассажирский Московской и Муром Горьковской, Барабинск и Омск Западно-Сибирской, Бузулук и Челябинск Южно-Уральской, Елец Юго-Восточной, Свердловск-Пассажирский Свердловской, Тайга Кемеровской, Тимашевск Северо-Кавказской железных дорог.

Большую помощь в анализе документов, сборе материалов оказали ветераны отдельных дивизионов бронепоездов (ОДБП). Это М. Я. Куприц (7-й ОДБП), А. И. Тилюпа (8-й ОДБП), М. П. Мачульский (12-й, 21-й ОДБП), М. Д. Алапов (16-й ОДБП), И. М. Бобриков (19-й, 65-й ОДБП), П. М. Вовк и И С. Охрименко (21-й ОДБП), К. А. Пилипец (22-й ОДБП), Д. И. Кудряшов (26-й ОДБП), А. Б. Коныгин (28-й ОДБП), И. П. Лузин (30-й ОДБП), Н. М. Гаврилов, В. М. Морозов, А. С. Потехин, Г. Е. Шагун (31-й ОДБП), А. П. Неплюев, В. Е. Семенов (32-й ОДБП), Ф. Т. Бондарь, И. С. Ходос, М. А. Цветков (34-й ОДБП), А. М. Бешкарев, А. Ф. Видецкий (36-й ОДБП), А. Ф. Косоногов, В. Я. Куплевахский (38-й ОДБП), С. А. Валиханов, В. Н. Лазаренко (39-й ОДБП), С. Т. Монаков (43-й ОДБП), Н. Н. Коновалов, А. А. Сарский (45-й ОДБП), П. К. Мялицын, Г. Г. Петров (47-й ОДБП), П. И. Волковой (54-й ОДБП), Н Н Елизарьев (55-й ОДБП), В. И. Петренко (56-й ОДБП), Н. А. Зубрицкий, Н. И. Стафеев (57-й ОДБП), Д. И. Плахотниченко (59-й ОДБП), В. А. Грибов, Б. Л. Перлин (60-й ОДБП), А. Г. Безуглый, А. В. Богословский (61-й ОДБП), Н. Ф. Аганин, М. Ф. Вербило, А. Е. Колодяжный, Ф. Ф. Костогрыз, Н. Д.

Непогодина, М. С. Смирнова, В. П. Ховалкин, М. С. Храмцов (62-й ОДБП), А. Н. Енин, Г. Г. Синицын (64-й ОДБП), Е. Н. Загребельный, И. С. Криницкий (66-й ОДБП), П. И. Лях, Б. А. Куклинов (71-й ОДБП), ветераны отдельных бронепоездов НКВД И. Я. Малашенков (№ 56), Б. И. Зулаев (№ 73), Г. Ф. Фирсов (№ 46).

Авторы благодарят всех ветеранов, принявших участие в работе над книгой, и просят читателей дополнить ее своими воспоминаниями, документами, письмами, фотографиями и другими материалами.

Награжденные бронепоезда

За мужество и стойкость, проявленные на фронтах Великой Отечественной войны, награждены:

орденом Красного Знамени:

Краснознаменный бронепоезд внутренних войск НКВД № 46 (командир — майор Г. Ф. Фирсов);

Краснознаменный бронепоезд внутренних войск НКВД № 56 (командир — капитан П. К. Ищенко);

Краснознаменный бронепоезд внутренних войск НКВД № 73 (командир — капитан Ф. Д. Малышев);

орденом Александра Невского:

31-й отдельный особый Горьковско-Варшавский ордена Александра Невского дивизион бронепоездов (командир — майор В. М. Морозов).

Удостоены почетных наименований:

8-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов (командир — майор Е. Я. Рогачевский);

36-й отдельный Ардонский имени М. Гаджиева дивизион бронепоездов (командир — майор В. Д. Кондратьев);

37-й отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов (командир — подполковник А. И. Зайченко);

44-й отдельный Клайпедский дивизион бронепоездов (командир — майор И. М. Александров);

46-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов (командир — майор А. Р. Степанчук);

49-й отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов (командир — капитан Д. М. Шевченко);

58-й отдельный Изяславский дивизион бронепоездов (командир — майор И. С. Мариджанов);

59-й отдельный Пражский дивизион бронепоездов (командир — капитан П. И. Степанов);

62-й отдельный особый Новосокольнический дивизион бронепоездов (командир — майор В. П. Мерзлов).

Список литературы

Александров В. Бронепоезд «Феликс Дзержинский» // В пламени сражений. Ярославль: Верх. — Волжс. кн. изд-во, 1968. 277 с.

Александров Н. И. Севастопольский бронепоезд. Симферополь: Таврия, 1966. 230 с.

Баграмян И. Х. Так начиналась война. М.: Воениздат, 1971. 512 с.

Биленко С. В. Истребительные батальоны в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Воениздат, 1969. 120 с.

Внутренние войска в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Юриздат, 1975. 708 с.

Все дороги ведут в Москву: О прошлом и настоящем Московской железной дороги / под ред. Л. А. Карпова. М.: Моск. рабочий, 1971. 328 с.

Герасимов П. М. Бронепоезда в боях за Родину // Электрическая и тепловозная тяга, 1985. № 5. С. 12–14.

Гончаренко В. П. Сражались за Кавказ // Электрическая и тепловозная тяга. 1990. № 10. С. 40.

Горьковчане в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1970. 453 с.

Гражданская война и военная интервенция в СССР. М.: Сов. энцикл., 1983. 704 с.

Доронина Э. Н., Яковлева Т. И. Памятники Севастополя: Справ. 2-е изд. Симферополь: Таврия, 1987. 192 с.

Енин А. Н. Стальная баррикада. Брянск: Приок. кн. изд-во. Брян. отд-ние. 1967. 118 с.

Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. Н. С. Конарева. М.: Транспорт, 1987. 591 с.

Кабанов П. А. Стальные перегоны. М.: Воениздат, 1973. 326 с.

Калашник М. Х. Испытание огнем. 2-е изд. М.: Воениздат. 1978. 439 с.

Кандауров И. А. Навечно в памяти народной. Кудымкар: Пермск. кн. изд-во. Коми-Пермяц. отд-ние, 1985. 322 с.

Колесник А. Д. РСФСР в годы Великой Отечественной войны. Проблемы тыла и всенародной помощи фронту. М.: Наука, 1982. 328 с.

Крылов Н. И. Не померкнет никогда. М.: Воениздат, 1969, 310 с.

Крылов Н. И. Огненный бастион. М.: Воениздат, 1973. 416 с.

Куклинов Б. А. Крепость на колесах // Танкисты в сражениях за Ленинград. Лениздат., 1987. С. 123–136.

Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР в 1941–1945 гг. М.: Наука, 1988. 388 с.

Куманев Г. А. На службе фронта и тыла. М.: Наука, 1976. 456 с.

Куманев Г. А. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М.: Изд-во АН СССР, 1963. 208 с.

Куприенко О. Г. Шли в бой бронепоезда // Электрическая и тепловозная тяга, 1990. № 4. С. 35–37.

Лелюшенко Д. Д. Москва — Сталинград — Берлин — Прага. М.: Наука, 1975. 501 с.

Лисицын Ф. Я. В те грозные годы. М.: Воениздат, 1978. 373 с.

Локомотивное депо имени Ильича: краткая историческая справка 1871–1971 гг. / под ред. В. Ф. Мухина. М.: Транспорт, 1971. 20 с.

Магистраль имени Октября / В. М. Юрасов, Б. В. Януш, М. И. Воронин и др. М.: Транспорт, 1990. 344 с.

Морозов В. М. Взаимодействие бронепоездов с пехотой в обороне // Журнал автобронетанковых войск, 1942. № 6. С. 38–42.

На огневых рубежах: из опыта боевых действий бронепоездов внутренних войск. / сост. В. Ф. Некрасов. М.: 1986. 160 с.

На рельсах огненной дуги: воспоминания железнодорожников / сост. Н. В. Рыльцов. Харьков: Прапор, 1988. 232 с.

Образцов В. Н. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. М.: Профиздат, 1943. 62 с.

Октябрьская фронтовая: Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Л.: Лениздат, 1970. 431 с.

Потехин А. С. 31-й особый. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1985. 192 с.

Поцелуев В. А. Броненосцы железных дорог. М.: Мол. гвардия, 1982. 112 с.

Ромадин С. В. Броневая гвардия революции // Моделист-конструктор, 1989. № 11. С. 19–24; 1990. № 1. С. 13–17; № 3. С. 21–25; № 4. С. 11–14.

Рустамов Б. Т., Садовников В. В. Стальных путей связующая нить (Среднеазиатской ордена Октябрьской Революции железной дороге 100 лет). Ташкент: Мехнат, 1988. 176 с.

Секирин М. К., Белкин И. М., Дорошенко В. М. Через всю войну. Очерк о воинах 13-й армии. М.: Наука, 1991. 304 с.

Синицын А. М. Всенародная помощь фронту. М.: Воениздат, 1975. 341 с.

Стальная магистраль Нечерноземья: к 125-летию Горьковской ордена Трудового Красного Знамени железной дороги. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1983. 172 с.

Столичная магистраль Украины: к 100-летию Юго-Западной железной дороги / под ред. П. Ф. Кривоноса. Киев: Политиздат Украины, 1970. 264 с.

Терехин К. П., Таралов А. С., Томашевский А. А. Воины стальных магистралей: Краткий военно-исторический очерк о ж.-д. войсках Советской Армии за 50 лет. М.: Воениздат, 1969. 312 с.

Терехов А. Ф. Скирдо М. П., Миронов А. К. Гвардейская Таманская. М.: Воениздат, 1990. 288 с.

Усыченко Ю. И. Одесса: страницы героической защиты и освобождения города-героя, 1941–1944 гг. М.: Политиздат, 1978.

Этапы большого пути: очерк истории Воронежского ордена Трудового Красного Знамени тепловозоремонтного завода им. Ф. Э. Дзержинского, 1868–1968 гг. Воронеж: Центр. — Чернозем, кн. изд-во, 1969. 248 с.

Эшелон за эшелоном / под ред. А. С. Клемина. М.: Воениздат, 1981. 248 с.

http://militera.lib.ru/h/efimev_manzhosov_sidorov/index.html

notes

Примечания

1

Цит. по ст.: Ромадин С. Броневая гвардия революции// Моделист-конструктор. 1989. № 11. С. 23.

2

Вишневский В. В. Всегда на марше. М., Изд-во ДОСААФ, 1973. С. 14–15.

3

В апреле 1942 года майор Я. С. Грушелевский возглавил 31-й отдельный Горьковский дивизион бронепоездов.

4

14 марта 1943 г. 62-й отдельный дивизион бронепоездов, вооруженный установками М-8, стал именоваться «особым».

5

Баграмян И. Х. Так начиналась война. М: Воениздат, 1971. С. 210–211.

6

Крылов Н. И. Не померкнет никогда. М.: Воениздат, 1969. С. 125.

7

Центральный архив МО СССР. Ф. 59-го ОДБП. Оп. 327824. Д. 1. Л. 1–2.

8

Баграмян И. Х. Так начиналась война. М.: Воениздат, 1971. С. 405.

9

Центральный архив МО СССР. Ф. 33. Оп. 682524. Д. 397. Л. 13.

10

Лелюшенко Д. Д. Москва — Сталинград — Берлин — Прага. М.: Наука, 1975. С. 155–156.

11

Красная Звезда. 1942. 26 июня.

12

Центральный архив МО СССР. Ф. 59-го ОДБП. Оп. 327824. Д. 1. Л. 6.

13

Центральный архив МО СССР. Ф. 59-го ОДБП. Оп. 327824. Д. 1. Л. 7.

14

Бронепоезда, построенные в депо Москва-Пассажирская-Ленинская, вошли в состав 23-го ОДБП.

15

Стальная магистраль Нечерноземья. 125-летию Горьковской ордена Трудового Красного Знамени железной дороги посвящается. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1983. С. 86.

16

30 июля 1942 года старший машинист бронепоезда № 3 «Смерть фашизму!» М. И. Солянин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

17

Центральный архив МО СССР. Ф. 38-го ОДБП. Оп. 219090. Д. 1. Л. 1–5.

18

Калашник М. Х. Испытание огнем. М.: Воениздат, 1978. С. 25–26.

19

Магомед Гаджиев — Герой Советского Союза, подводник-североморец, погибший в 1942 году.

19 Василевский А. М. Дело всей жизни. М.: Политиздат, 1976. С. 244–245.

21

Танкисты в сражениях за Ленинград. Л.: Лениздат, 1987. С. 131.

22

Танкисты в сражениях за Ленинград. Л.: Лениздат, 1987. С. 136.

23

Бронепоезд № 699 «Дзержинец» был построен во Владимире в отличие от одноименного бронепоезда № 9, построенного в Воронеже.

24

Цит. по кн.: Внутренние войска в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Сб. документов. М.: Изд-во юридической литературы, 1975. С. 119–120.

25

Центральный архив МО СССР. Ф. 33. Оп. 686044. Д. 2132. Л. 64.

26

Центральный архив МО СССР. Ф. 33. Оп. 687572. Д. 318. Л. 271.

27

Партийный архив Курского обкома КПСС. Ф. 2. Оп. 1. Д. 39. Л. 25–26.

Кабанов П. А. Стальные перегоны. М.: Воениздат, 1973. С. 247–248.

29

Центральный архив МО СССР. Ф. 57-го ОДБП. Оп. 120201. Д. 3. Л. 7–10; Д. 10. Л. 15–20, Л. 103–107.

30

Центральный архив МО СССР. Ф. 62-го ОДБП Оп. 164408 Д. 10. Л. 67.

31

Центральный архив МО СССР. Ф. 56-го ОДБП. Оп. 253084. Д. 1. Л. 20–25.